



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 93]

नई दिल्ली, सोमवार, मार्च 6, 2017/फाल्गुन 15, 1938

No. 93]

NEW DELHI, MONDAY, MARCH 6, 2017/PHALGUNA 15, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 20 फरवरी 2017

सं. टीएएमपी/48/2016-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48, 49 और 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से इसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का 04 जनवरी 2017 को निपटान किया था। तथापि, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के साथ (सुस्पष्ट) आदेश अधिसूचित करने के लिए संलिप्त समय पर विचार करते हुए, इस प्राधिकरण ने केवल संशोधित दरमान तत्काल अधिसूचित करने का निर्णय लिया था। तदनुसार, 04 जनवरी 2017 को अनुमोदित दरमान 24 जनवरी 2017 को राजपत्र सं. 29 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। उक्त अधिसूचना में यह बताया गया था कि यह प्राधिकरण सुस्पष्ट आदेश आने वाले समय में अधिसूचित करेगा। तदनुसार, यह प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार जेएनपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव के निपटान से जुड़ा सुस्पष्ट आदेश अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/48/2016-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास
आवेदक

.....

कोरम:

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
(ii). श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जनवरी 2017 के 4 थें दिन पारित)

यह मामला जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. जेएनपीटी का मौजूदा दरमान प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/62/2012-जेएनपीटी दिनांक 4 अप्रैल 2014 द्वारा निर्धारित किया गया था। यह आदेश 19 मई 2014 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। उक्त आदेश ने प्रशुल्क वैधता 31 मार्च 2016 निर्धारित की थी।

3.1. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. 8(1)/2014-टीएमपी दिनांक 13 जनवरी 2015 द्वारा नई "महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नीति, 2015" जिसे इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 27 जनवरी 2015 को राजपत्र सं. 30 द्वारा अधिसूचित किया गया है, जारी की थी। नई "महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नीति, 2015" 13 जनवरी 2015 से लागू हुई थी। उसके बाद, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 1.5 में शामिल विनिर्दिष्ट के आधार पर, प्रशुल्क नीति 2015 को कार्यान्वित करने के लिए कार्य दिशानिर्देश, तैयार किए गए थे और सभी महापत्तन न्यासों से परामर्श के बाद अधिसूचित किए गए थे।

3.2. इस प्रकार, सभी महापत्तन न्यासों के प्रस्तावों का प्रशुल्क नीति, 2015 और कार्य दिशानिर्देशों में दिए गए विनिर्दिष्टों का अनुसरण करते हुए निपटान करना है।

3.3. जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 1 अप्रैल 2016 द्वारा सूचित किया था कि वे अपने दरमानों को संशोधित करने की प्रक्रिया में हैं। तथापि, लेखों की लंबित वार्षिक बन्दी और इससे जुड़े कार्य के मद्देनजर, जेएनपीटी ने मौजूदा दरमान की वैधता को 30 सितम्बर तक विस्तारित करने का अनुरोध किया था। तथापि, जेएनपीटी ने यह नहीं दर्शाया था कि प्रस्ताव कब तक दाखिल किया जाएगा। इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 19 मई 2016 द्वारा मौजूदा दरमान की वैधता को 31 अगस्त 2016 तक विस्तारित किया था और दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिए जेएनपीटी को 15 जून 2016 तक का समय दिया गया था।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, जेएनपीटी ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपने पत्र सं. जेएनपी/वित्त/टीएमपी/2016/174 दिनांक 1 अगस्त 2016 द्वारा प्रशुल्क नीति 2015 का अनुसरण करते हुए अपना प्रस्तावित दाखिल किया था।

4.2. जेएनपीटी के प्रस्ताव के प्रारंभिक सत्यापन पर, यह देखा गया था कि जेएनपीटी ने अपना सामान्य संशोधन प्रस्ताव दाखिल करते समय सभी महापत्तन न्यासों द्वारा संकलित की जाने वाली जांच सूची द्वारा यथा अपेक्षित निम्नलिखित नहीं भेजे थे:

- (i). प्रस्ताव की मुख्य बातें;
- (ii). प्रस्तावित दरमान;
- (iii). प्रस्तावित प्रशुल्क और शर्तों के सापेक्ष मौजूदा दरमान और शर्तों की तुलना अर्थात् प्रपत्र-5;
- (iv). विचाराधीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रदर्शित लागत विवरण और कुल व्ययों में सुविचारित व्ययों से संबंधित विवरण का मिलान;
- (v). सही लिंकेज के साथ सम्पूर्ण प्रस्ताव की सॉफ्ट प्रति।
- (vi). पत्तन के न्यासी बोर्ड के अनुमोदन की प्रति।

4.3. तदनुसार, हमने हमारे पत्र दिनांक 8 अगस्त 2016 द्वारा जेएनपीटी से अपेक्षित सूचना तत्काल भेजने का अनुरोध किया था ताकि हम आगे की कार्यवाही कर सकें।

4.4. जेएनपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 11 अगस्त 2016 और 23 अगस्त 2016 द्वारा प्रस्ताव की सॉफ्ट प्रति, प्रस्ताव की मुख्य बातें, प्रस्तावित दरमान और कार्यनिष्पादन मानक भेजे थे। बोर्ड के अनुमोदन के संबंध में, पत्तन ने कहा है कि प्रस्ताव आगामी बोर्ड बैठक में बोर्ड के समक्ष पेश किया जाएगा, और कि कार्यवृत्त और संकल्प बोर्ड अनुमोदन के बाद भेजे जाएंगे। जेएनपीटी ने यह भी कहा था कि प्रस्तावित प्रशुल्क और शर्तों के सापेक्ष मौजूदा दरमान और शर्तों की तुलना अर्थात् प्रपत्र-5 बाद में जमा किया जाएगा।

4.5. तत्पश्चात्, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 1 सितम्बर 2016 द्वारा निम्नलिखित निवेदन किए थे:-

- (i). प्रपत्र सं. 5 के संबंध में, यह कहना है कि पत्तन ने प्रस्तावित दरमानों में कोई शर्त संशोधित नहीं की है जो वर्तमान दरमान में मौजूद हैं। पत्तन ने 'टिप्पणियां' शीर्षक के अधीन कुछ संवर्धन किए थे जोकि समय-समय पर टीएमपी द्वारा जारी विभिन्न आदेशों और जून, 2014 के बाद जेएनपीटी द्वारा जारी ट्रेड नोटिसों पर आधारित हैं। इसलिए, यह महसूस किया गया है कि किसी अतिरिक्त शर्त के अभाव में मौजूदा दरमान और प्रस्तावित दरमान के बीच तुलनात्मक चार्ट के रूप में प्रपत्र-5 की जरूरत नहीं है। अतिरिक्त टिप्पणियों का संकलन दर्शाता अनुबंध जेएनपीटी द्वारा भेजा गया है।
- (ii). जेएनपीटी के न्यासी बोर्ड की बैठक सितम्बर 2016 के दूसरे पखवाड़े में आयोजित की जाएगी। इसलिए, एजेंडा नोट और विषय प्रस्ताव अनुमोदित करते हुए बैठक के कार्यवृत्त की प्रति बोर्ड के अनुमोदन के बाद भेजी जाएगी।

5.1. जेएनपीटी द्वारा अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में किया गया निवेदन निम्नवत् है:-

- (i). राजस्व:
वर्ष 2014-15 के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर राजस्व अन्तर का पता लगाने के लिए मूल्यांकित किया गया है। 6 प्रतिशत सूचकांकन के बाद प्रशुल्क के निर्धारण के प्रयोजन के लिए 2014-15 हेतु एआरआर रु0 81,314.19 लाख और वर्ष 2014-15 के लिए 3.82 प्रतिशत सूचकांकन के बाद रु0 84,420.39 लाख मूल्यांकित किया गया है।
- (ii). व्यय:
(क). इसके अलावा, प्रशुल्क नीति के अनुसार एआरआर के मूल्यांकन में, निम्नलिखित व्यय मदों को शामिल नहीं किया गया है:-
(i). संपदा से संबंधित व्यय और प्रबंधन के समानुपातिक व्यय और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय तथा वित्त एवं विविध व्यय।
(ii). पेंशन निधि में अंशदान का 4/5वां।
(iii). परिचालन व्यय और मूल्यहास के सकल के 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय।

(iv). सरकार से प्राप्त सब्सिडी की राशि के समकक्ष निकर्षण व्यय।

(iii).

दरमान:

निम्नलिखित प्रतिशत वृद्धि मौजूदा दरमान में प्रस्तावित की गई है। प्रतिशत अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) के आधार पर निर्धारित किया गया है:

क्र.सं.	गतिविधि	प्रतिशत वृद्धि
1.	द्रव्य से इतर थोक	16%
2.	कंटेनर संबंधित प्रभार	16%
3.	पोत संबंधित प्रभार	21%
4.	द्रव्य कार्गो	5%

5.2. जेएनपीटी ने प्रपत्र 1 में वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) और प्रपत्र 3 में प्रस्तावित दर पर राजस्व अनुमानन का विस्तृत परिकलन भेजा है।

(i). 2011-12 से 2013-14 अवधि के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रेषित एआरआर परिकलन की सार स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

क्र.सं.	विवरण	(₹ लाखों में)		
		वाई-3 (2011-12)	वाई -2 (2012-13)	वाई -1 (2013-14)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
(i)	परिचालन व्यय	27,303.78	36,036.07	35,149.30
(ii)	मूल्यहास	3,853.41	4,325.54	4,977.09
(iii)	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	12,530.84	13,540.46	14,752.01
(iv)	वित्त एवं विविध व्यय	7,910.81	15,667.49	31,124.32
	उप जोड़ 1 = (i)+(ii)+(iii)+(iv)	51,598.84	69,569.56	86,002.73
(2).	घटाएं समायोजन			
(i)	संपदा संबंधित व्यय			
	(क). परिचालन व्यय	3,794.65	6,711.26	3,958.40
	(ख). मूल्यहास	400.43	387.11	381.46
	(ग). आर्बिट्रिट प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	1,687.18	2,381.35	1,595.50
	(घ). आर्बिट्रिट एफएमई	39.28	70.86	154.26
	उप जोड़ 2 (i) = (क)+(ख)+(ग)+(घ)	5,921.54	9,550.59	6,089.63
(ii)	ऋणों पर ब्याज	-	8.73	-
(iii)	एकमुश्त व्ययों का 4/5वां, यदि कोई हो, जैसे मजदूरी बकाया राशियां, पेंशन/ग्रेच्युटी की बकाया राशियां, एक्सग्रेसिया की बकाया राशियां, आदि (प्रत्येक मद सूचीबद्ध करें)			
	(क). पेंशन	-	-	-
	(ख). ग्रेच्युटी	-	-	-
	(ग). छुट्टी नकदीकरण	-	-	-
	(घ). मजदूरी संशोधन के लिए प्रावधान	-	-	-
	उप जोड़ 2 (iii) = [(क)+(ख)+(ग)]	-	-	-
(iv)	पेंशन निधि में अंशदान का 4/5वां	6,330.61	11,031.97	23,433.25
(v)	परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के सकल के 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	4,103.13	2,843.30	4,209.88
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित पड़ोसी बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासंगिक व्यय		लागू नहीं	
	(क). परिचालन व्यय	-	-	-
	(ख). मूल्यहास	-	-	-

	(ग). आर्बटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	-	-	-
	(घ). आर्बटित एफएमई	-	-	-
	उप जोड़ 2 (vi) = [(क)+(ख)+(ग)]	-	-	-
	2 का जोड़ = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	16,355.28	23,434.58	33,732.75
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3 = 1-2)	35,243.56	46,134.98	52,269.97
(4).	क्र.सं. 3 के औसत व्यय = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3		44,549.50	
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31-03-2014 को निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			114,293.83
	(ii). जोड़ें: 31-03-2014 को प्रगतिधीन (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			119,456.53
	(iii). घटाएं: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31-3-2014 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य			(37,241.47)
	(iv). लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को बीओटी परिचालक को स्थानांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य			(4,134.19)
	(v). घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित पड़ोसी बर्थों, यदि कोई हों, के लिए विचार किए जाने हेतु प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।			
	(vi). जोड़ें: कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्यगत पूंजी			
	(क). वस्तुसूची			625.82
	(ख). विविध देनदार			1,548.08
	(ग). रोकड़			6,463.85
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का जोड़	-	-	8,637.75
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)+(घ)]	-	-	201,012.45
(6).	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	-	-	32,161.99
(7).	31 मार्च 2014 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+(6)]	-	-	76,711.50
(8).	वर्ष 2014-15 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् @ 6% (7*1.06)	-	-	81,314.19
(9).	वर्ष 2015-16 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् @ 3.82% (8*1.0382)	-	-	84,420.39
(10).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	-	-	84,420.39
(11).	उपर्युक्त क्र.सं. 10 में अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान में राजस्व अनुमानन			84,420.39

(ii). जेएनपीटी ने (प्रपत्र 3 में) 2014-15 के वास्तविक यातायात के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क और मौजूदा प्रशुल्क पर विचार करते हुए राजस्व अनुमानन की गणना भेजी है।

(iii). प्रपत्र-6 में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक निम्नवत् हैं:

क्र.सं.	कार्यनिष्पादन मानदंड	वर्तमान कार्यनिष्पादन मानक 2015-16	प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक 2016-17
1	कार्गो संबंधित सेवाएं		
(क)	मुख्य कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टनों में)		
	(i) कंटेनर	26082	27000
	(ii) शुष्क बल्क	4316	4198
	(iii) द्रव्य	8933	7328
(ख)	कंटेनरों के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा (टीईयू में)	18.04	18.50
2	पोत संबंधित सेवाएं		
(क)	पोतों का औसत वापसी समय-पल्लन लेखा (दिनों में)	1.43	1.72
(ख)	पोतों का औसत पूर्व-बर्थिंग समय-पल्लन लेखा (दिनों में)	0.16	0.16
3	पल्लन द्वारा प्रासंगिक पाए गए कोई अन्य पैरामीटर	-	-

6.1. प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश, 2015 के खंड 5.2 के अनुसार, महापल्लन न्यास प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों के साथ मसौदा दरमान अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेंगे जिसमें 15 दिनों की समयावधि के भीतर प्रासंगिक अंशधारकों/उपयोक्ताओं की टिप्पणियों के लिए पल्लन एवं टीएएमपी का ईमेल पता दिया जाएगा। तदनुसार, हमने हमारे पत्र दिनांक 26 अगस्त 2016 द्वारा जेएनपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया था कि मसौदा दरमान और कार्यनिष्पादन मानक उसकी वेबसाइट पर प्रकाशित कर दिए गए हैं। इस संबंध में, संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की सूची भी जेएनपीटी को भेजी गई थी।

6.2. इस संबंध में, जेएनपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन, प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक और मसौदा दरमान उनकी वेबसाइट पर अपलोड किए जाने के बारे में सूचित करते हुए और अपनी टिप्पणियां 30 सितम्बर 2016 को अथवा उससे पहले टीएएमपी एवं जेएनपीटी को भेजने के लिए उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से अनुरोध किए जाने के लिए जेएनपीटी द्वारा जारी किए गए ट्रेड नोटिस की प्रति अपने ईमेल दिनांक 20 सितम्बर 2016 द्वारा हमें पृष्ठांकित की गई थी।

6.3. इस संबंध में, इंडियन नेशनल शिप ऑनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए) और मै. हुंडई मर्चेंट मरीन इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (एचएमएमआईपीएल) ने अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। जेएनपीटी ने अपने ईमेलों दिनांक 21 अक्टूबर 2016 और 30 नवम्बर 2016 द्वारा आईएनएसए और एचएमएमआईपीएल की टिप्पणियों पर अपना प्रतिसाद दिया था।

7. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, जेएनपीटी से हमारे पत्र दिनांक 26 सितम्बर 2016 द्वारा अनुरोध किया गया था कि कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजें। जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 29 अक्टूबर 2016 और 29 नवम्बर 2016 द्वारा प्रतिसाद दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उसपर जेएनपीटी का प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	जेएनपीटी का उत्तर															
1.	सामान्य																
(i).	जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 1 सितम्बर 2016 द्वारा बताया है कि उसका प्रस्ताव सितम्बर 2016 के दूसरे पखवाड़े में होने वाली बोर्ड बैठक में पेश किया जाएगा। जेएनपीटी से अनुरोध है कि विषय प्रस्ताव अनुमोदित करते हुए बोर्ड बैठक के कार्यवृत्त भेजे।	<p>जेएनपीटी का उपर्युक्त प्रस्ताव मुम्बई में 5 अक्टूबर 2016 को हुई 11वीं बोर्ड बैठक में न्यासी बोर्ड के समक्ष पेश किया गया था। इसे न्यासी बोर्ड द्वारा डेलीबिरेट किया गया था। बोर्ड बैठक के कार्यवृत्त जेएनपीटी द्वारा भेजे गए हैं।</p> <p>बैठक के कार्यवृत्तों से, यह देखा गया है कि जेएनपीटी बोर्ड ने यथा नीचे दी गई प्रशुल्क दरों में वृद्धि की मांग करने के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित करने का संकल्प लिया था:</p> <table border="1"> <tr> <th>क्र.सं.</th><th>गतिविधि</th><th>प्रतिशत वृद्धि</th></tr> <tr> <td>1.</td><td>थोक द्रव्य से इतर</td><td>16%</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>कंटेनर संबंधित प्रभार</td><td>16%</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>पोत संबंधित प्रभार</td><td>21%</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>द्रव्य कार्गो</td><td>5%</td></tr> </table>	क्र.सं.	गतिविधि	प्रतिशत वृद्धि	1.	थोक द्रव्य से इतर	16%	2.	कंटेनर संबंधित प्रभार	16%	3.	पोत संबंधित प्रभार	21%	4.	द्रव्य कार्गो	5%
क्र.सं.	गतिविधि	प्रतिशत वृद्धि															
1.	थोक द्रव्य से इतर	16%															
2.	कंटेनर संबंधित प्रभार	16%															
3.	पोत संबंधित प्रभार	21%															
4.	द्रव्य कार्गो	5%															
(ii).	उक्त पत्र द्वारा, जेएनपीटी ने यह भी कहा था कि पल्लन प्रस्तावित दरमान और कार्यनिष्पादन मानकों को जेएनपीटी की वेबसाइट पर प्रकाशित करने की प्रक्रिया में है।	पल्लन मसौदा दरमान और कार्यनिष्पादन मानक अपनी वेबसाइट पर पहले ही प्रकाशित कर चुका है। जेएनपीटी ने टीएएमपी द्वारा पत्र दिनांक 26															

	<p>इस संबंध में, जेएनपीटी ने प्रशुल्क संशोधन, प्रस्तावित दरमान एवं कार्यनिष्पादन मानकों के संबंध में जेएनपीटी द्वारा ट्रेड नोटिस जारी किए जाने के बारे में अपनी वेबसाइट पर अपलोड करने के संबंध में सूचित करने के लिए इसके द्वारा भेजे गए ईमेल दिनांक 20 सितम्बर 2016 को हमें पृष्ठांकित किया गया है जिसमें उपयोक्ताओं से उनकी टिप्पणियां हमें एवं जेएनपीटी को अप्रेषित करने का अनुरोध किया गया है। इस संबंध में, ईमेल से, यह देखा गया है कि, जेएनपीटी ने ईमेल केवल कुछ उपयोक्ताओं को जारी किया है, जबकि हमने हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 26 अगस्त 2016 द्वारा जेएनपीटी से अनुरोध किया गया था कि यहां पर संलग्न सूची के अनुसार मसौदा दरमान और कार्यनिष्पादन मानकों को प्रकाशित करने के बारे में सूचित करने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी से पुनः अनुरोध है कि मसौदा दरमान और कार्यनिष्पादन मानक डाले जाने के बारे में (हमारे पत्र दिनांक 26 अगस्त 2016 द्वारा निर्दिष्ट उपयोक्ता सूची के अनुसार) सभी उपयोक्ताओं को सूचित करने और उनसे उनकी टिप्पणियां हमें एवं जेएनपीटी प्रेषित करने का दोबारा अनुरोध किया गया था। उक्त सूचना की प्रति हमें पृष्ठांकित की जानी है।</p>	<p>अगस्त 2016 द्वारा संप्रेषित उपयोक्ता सूची के अनुसार सभी उपयोक्ताओं को सूचित भी किया है। प्रारंभ में, सभी उपयोक्ताओं की ईमेल आईडी उपलब्ध नहीं थीं और इसलिए उपयोक्ताओं को तीन मेल अलग-अलग भेजे गए थे। किसी भी उपयोक्ता से 30 सितम्बर 2016 तक पत्तन को टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई थीं। तत्पश्चात, इंडियन नेशनल शिप ऑनर्स एसोसिएशन से टिप्पणियां प्राप्त हुई थीं और पत्तन द्वारा उन्हें जारी किए गए स्पष्टीकरण भेजे गए हैं।</p>						
2.	प्रपत्र सं. 1							
(i)	<p>“बीमांकक मूल्यांकन के अनुसार सेवानिवृत्ति ग्रेच्युटी/पेंशन/छुट्टी नकदीकरण” के लिए वर्ष 2011-12 से 2013-14 हेतु वार्षिक लेखों के अनुसार क्रमशः ₹ 7505.49 लाख, ₹ 13,429.13 लाख और ₹ 29,079.97 लाख का वित्त और विविध व्यय दर्शाता है। तथापि, प्रपत्र-1 में पेंशन निधि में अंशदान के 4/5वें पर विचार करने से संबंधित गणनाओं से, जेएनपीटी ने उक्त तीन वर्षों के दौरान क्रमशः ₹ 7,952.54 लाख, ₹ 13,860.82 लाख और ₹ 29,445.82 लाख की दर से आधार राशि पर विचार किया दिखाई दिया है जोकि लेखापरीक्षित लेखों से भिन्न है। उक्त अन्तर का मिलान किया जाए।</p>	<p>वर्ष 2011-12 में वार्षिक लेखों में विदेश सेवा अंशदान भी शामिल है जोकि अधिवर्षिता लाभों/सेवा-समाप्ति लाभों अर्थात् सेवानिवृत्ति ग्रेच्युटी, पेंशन और छुट्टी नकदीकरण का पुष्टिकारक भाग नहीं है। इसलिए, इसे वार्षिक लेखों के अनुसार वित्त एवं विविध व्ययों से घटाया गया है। दूसरी बात परंपरागत आधार पर कर्मचारियों को भुगतान की गई छुट्टी नकदीकरण की राशि जोकि कर्मचारी पारिश्रमिक का भाग है (सेवा-समाप्ति लाभ जैसे सेवानिवृत्ति के दौरान भुगतान की गई ग्रेच्युटी को छोड़कर), को अस्वीकृत आंकड़े अर्थात् अंशदान के 4/5वें की गणना करने के लिए इस राशि को जोड़ा गया है। जेएनपीटी ने मिलान विवरण भेजा है। (मिलान विवरण संलग्न नहीं पाया गया था। उसके बाद, जेएनपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 24 नवम्बर 2016 द्वारा इसे भेजा गया था।)</p>						
(ii).	<p>नियोजित पूंजी (प्रपत्र-1 का क्र.सं. 5 (iii) और (iv)):</p> <p>वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.4 के अनुसार, नियोजित पूंजी के परिकलन के लिए, पत्तन को लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को बीओटी परिचालकों को हस्तांतरित संपदा गतिविधि और निवल अचल परिसंपत्तियों से संबंधित अचल परिसंपत्ति के निवल मूल्य को अलग रखना होगा। जेएनपीटी ने बीओटी परिचालकों को हस्तांतरित अचल परिसंपत्ति के निवल मूल्य के लिए ₹ 4134.19 लाख और संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्ति के निवल मूल्य के लिए ₹ 37,241.47 लाख अलग रखे हैं। इन आंकड़ों को वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से अंतर्संबंधित नहीं किया जा सका था। पत्तन से अनुरोध है कि अलग रखी गई अचल परिसंपत्तियों के उपर्युक्त प्रत्येक निवल मूल्य के मामले में गणना भेजे।</p>	<p>नियोजित पूंजी का परिकलन बीओटी परिचालकों को हस्तांतरित निवल अचल परिसंपत्तियों और संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों के निवल मूल्य को छोड़कर वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.4 के अनुसार किया गया है। इस मूल्यांकन से संबंधित कार्य पत्रक जेएनपीटी द्वारा भेजा गया है।</p>						
(iii)	<p>कार्य पूंजी:</p> <p>वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 के अनुसार, केपिटल पुर्जों से इतर वस्तुसूची पर सीमा और छह माह के औसत उपभोग ईंधनों को अलग रखना, दो माह की संपदा आय पर विविध देनदार शेष, रेलवे टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार और रोकड़ शेष एक माह के रोकड़ व्यय होंगे। इस परिप्रेक्ष्य में, जेएनपीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित की विस्तृत गणना भेजे:</p> <p>(क). प्रपत्र 4 में जेएनपीटी द्वारा यथा विश्वास किए गए लेखों में ईंधन तथा कस्टमाइज्ड पुर्जों के अलावा वस्तुसूची ₹ 1251.64 लाख है। वार्षिक लेखों में उक्त आंकड़े का संदर्भ दर्शाएं।</p> <p>(ख). प्रपत्र 4 में जेएनपीटी द्वारा परिगणित रोकड़ शेष ₹ 64.64 करोड़।</p>	<p>कार्य पूंजी टीएएमपी द्वारा वर्णित कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.5 के अनुसार अनुमानित की गई है। ईंधन के अलावा वस्तुसूची का दर्शाता विस्तृत गणना विवरण पत्तन द्वारा भेजा गया है। पत्तन द्वारा परिगणित रोकड़ शेष से संबंधित विस्तृत गणना संलग्न की गई है।</p>						
3.	प्रस्तावित दरमानों पर राजस्व अनुमानन (प्रपत्र सं. 3):							
(i).	<p>प्रपत्र-3 में प्रस्तावित दरमानों पर राजस्व का अनुमान लगाने के समय, जेएनपीटी ने कुछ सेवाओं की वसूली से होने वाली आय का अनुमान लगाया नहीं दिखाई दिया है, हालांकि उक्त सेवाओं के लिए दरें मसौदा दरमान में प्रस्तावित की गई हैं। अतः जेएनपीटी से अनुरोध है कि प्रपत्र-3 में निम्नलिखित सेवाओं से होने वाली आय को लिया जाए:</p> <table border="1" data-bbox="213 1962 868 2063"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th><th>अनुसूची</th><th>विवरण</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(i).</td><td>अनुसूची 2.2 (C)</td><td>‘एक टर्मिनल से दूसरे टर्मिनल तक, बम्बई पत्तन सीमाओं, जेएनपीटी सीमाओं के</td></tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	अनुसूची	विवरण	(i).	अनुसूची 2.2 (C)	‘एक टर्मिनल से दूसरे टर्मिनल तक, बम्बई पत्तन सीमाओं, जेएनपीटी सीमाओं के	<p>पत्तन कुछ सेवाओं जिनके लिए दरमान और प्रस्तावित दरमान में प्रचलित दरें नहीं हैं, की वसूली से होने वाली आय का अनुमान लगाने में असमर्थ था। यह इसलिए था क्योंकि इन मदों से मिलने वाला राजस्व महत्वपूर्ण प्रकृति का नहीं है और इन मदों के लिए मात्रात्मक ब्योरे पत्तन के पास उपलब्ध नहीं हैं।</p>
क्र.सं.	अनुसूची	विवरण						
(i).	अनुसूची 2.2 (C)	‘एक टर्मिनल से दूसरे टर्मिनल तक, बम्बई पत्तन सीमाओं, जेएनपीटी सीमाओं के						

		भीतर लंगरगाह अथवा कहीं भी स्थानांतरण के लिए स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची (2. 2. ख से इतर)।	
	(ii).	अनुसूची 2.2 (F)	टग सहायता की अपेक्षा नहीं करने वाले पोतों के लिए पाइलटेज शुल्क
	(iii).	अनुसूची 3.3.1 (G)	कंटेनरों के लिए प्रदत्त अन्य सेवाएं
	(iv).	अनुसूची 3.3.4 (B)	हैच कवर प्रभार (एक हैच से दूसरा हैच)
	(v).	अनुसूची 3.3.5.	अनिकासित माल पर भंडारण प्रभार
	(vi).	अनुसूची 3.3.6	जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच पोतांतरण कंटेनरों के अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए प्रभार
	(vii).	अनुसूची 3.3.7	अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन परिचालन (आईटीआरएचओ)
	(viii).	अनुसूची 3.3.8	अनिवार्य उपयोगिता प्रभार (एमयूसी)
	(ix).	अनुसूची 3.3.9	टोल प्रभार
	(x).	खंड 3.3.1 (B)	जोखिमपूर्ण कंटेनर (निर्यात)
	(xi).	खंड 3.3.1 (E)	शट आउट कंटेनर
	(xii).	खंड 5.1 to 5.4	पत्तन के माध्यम से गुजर कर जाने वाले किसी अन्य उपस्कर अथवा मोटर वाहनों पर प्रभार
	(xiii).	खंड 6.1,6.3,6.4,6.5	विविध प्रभार
(ii).	अनुबंधों (प्रपत्र 3 से संबंधित) और प्रस्तावित मसौदा दरमानों में यथा सुविचारित दरों की तुलना करने पर, यह देखा गया है कि अनुबंधों में सुविचारित दरें प्रस्तावित मसौदा दरमान में जेएनपीटी द्वारा सुविचारित दरों से भिन्न हैं। पत्तन से अनुरोध है कि सभी मदों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर पुनर्विचार करे और यह सुनिश्चित करने के लिए जहां जरूरत है उसे ठीक करे कि प्रपत्र-3 के अनुबंधों और प्रस्तावित मसौदा दरमान में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों में यथा सुविचारित दरें एकसमान हैं।		प्रपत्र 3 और प्रस्तावित मसौदा दरमान में सुविचारित दरें एक-दूसरे से भिन्न हैं क्योंकि प्रपत्र 3 की दरें 2014-15 के यातायात पर विचार करते हुए अनुमानित राजस्व से मिलान करने के लिए अपेक्षित वृद्धि का वास्तविक प्रतिशत है। तथापि, प्रस्तावित वृद्धि की दरें सरलता के प्रयोजन से निकटतम पूर्णांक में पूर्णांकित करने के लिए प्रस्तावित की गई हैं।
(iii).	प्रपत्र 3 के अनुबंध के में, "पत्तन परिसर और शैलो वॉटर बर्थ में भंडारित कंटेनर के लिए विराम समय प्रभार" रूप में शीर्षक दिया गया है जबकि प्रस्तावित दरमान में शीर्षक "पत्तन परिसर में भंडारित कंटेनर के लिए विराम समय प्रभार" रूप में दर्शाया गया है। दो अलग-अलग स्थानों में अलग-अलग शीर्षक दर्शाने का कारण बताएं।		प्रपत्र 3 के अनुबंध-के में निर्दिष्ट शीर्षक को पत्तन परिसर और शैलो वॉटर बर्थ में भंडारित कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभारों के स्थान पर पत्तन परिसरों में भंडारित कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार" रूप में पढ़ा जाए।
(iv).	प्रपत्र 3 के अनुबंध के में, पत्तन ने निम्नलिखित से होने वाली विराम समय आय का अनुमान नहीं लगाया है: (क). आईसीडी - (आयात/निर्यात और लदे हुए/खाली) सड़कमार्ग/रेलमार्ग द्वारा ले जाए गए। (ख). पोतांतरण (लदे हुए/खाली) (ग). शटआउट - (लदे हुए/खाली) (घ). नगर को वापिस - (लदे हुए/खाली) जेएनपीटी से अनुरोध है कि कंटेनरों की उपर्युक्त सभी श्रेणी के लिए विराम समय आय का अनुमान लगाए।		निम्नलिखित मदों के मामले में मात्रात्मक ब्योरो के अभाव में विराम समय आय का अनुमान लगाना संभव नहीं है:- (क). आईसीडी - आयात/निर्यात और लदे हुए/खाली (ख). पोतांतरण - लदे हुए/खाली (ग). शटआउट - लदे हुए/खाली (घ). नगर को वापिस - लदे हुए/खाली
(v).	शुष्क बल्क और सामान्य कार्गो के लिए प्रभार - (अनुबंध एम से ओ): प्रस्तावित दरमान में अनुसूची 4.6.2 के अधीन पत्तन ने जेएनपीटी शैलो वॉटर बर्थ में द्रव्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क प्रभारों की शुरुआत की है। इस संबंध में, जेएनपीटी से निम्नलिखित भेजने का अनुरोध किया जाता है:-		दरमान के 4.6.2 के अधीन, पत्तन ने जेएनपीटी शैलो वॉटर बर्थ में द्रव्य कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए घाटशुल्क प्रभारों की शुरुआत की है, इस संबंध में निम्नलिखित स्पष्टीकरण भेजे गए हैं:-
	(क). प्रत्येक द्रव्य कार्गो के के लिए खंड 4.6.2 में प्रस्तावित प्रत्येक दर पर पहुंचने का आधार।		प्रत्येक द्रव्य कार्गो मद के लिए आधार दर बीपीसीएल दरमान के अनुसार है जिसे पत्तन द्वारा इन सेवाओं की शुरुआत से पत्तन द्वारा अनुसरण किया गया था। बीपीसीएल टर्मिनल के जेएनपीटी पत्तन के शैलो वॉटर बर्थ के पड़ोस में होने की वजह से पत्तन ने उपयोगिताओं की सहमति से वह दरमान अंगीकृत किया था और इस संबंध में टीएएमपी को पहले सूचित किया गया था।
	(ख). प्रपत्र-3 के लिए अनुबंध-एम जिसमें प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर अर्जित की जाने वाली अनुमानित आय दी गई है, अनुबंध-एम में सुविचारित कार्गो मदें दरमान के खंड 4.6.2 में सूचीबद्ध कार्गो मदों से भिन्न हैं। जेएनपीटी दरमान के खंड 4.6.2 और प्रपत्र-3 के अनुबंध-एम में प्रदर्शित की जाने वाली समान कार्गो सूची सुनिश्चित करें।		प्रपत्र 3 के लिए अनुबंध-एम में सुविचारित कार्गो मदें प्रस्तावित दरमान के 4.6.2 के अधीन दर्शाए गए कार्गो की सूची के अनुसार हैं। अनुबंध-एम में दी गई विस्तृत सूची देने के स्थान पर घाटशुल्क-द्रव्य रूप में प्रपत्र 3 के अधीन यह मद शामिल की गई है।

	(ग). दरमान के खंड 4.6.2 में यथा प्रदर्शित दरें आय के अनुमानन के लिए प्रपत्र-3 के अनुबंध-एम में सुविचारित दरों से मेल नहीं खाती है। जेएनपीटी से अनुरोध है कि दरमान के खंड 4.6.2 और प्रपत्र-3 के अनुबंध-एम में समान दरों पर विचार करना सुनिश्चित करने का अनुरोध किया गया है।	जैसाकि उपर्युक्त 3(ii) में पहले उल्लेख किया गया है, वृद्धि की प्रस्तावित दर को सरलीकरण के प्रयोजन से निकटतम पूर्णांक में पूर्णांकित किया गया है।
	(घ). खंड 4.1 में घाटशुल्क अनुसूची में, घाटशुल्क दरें प्रस्तावित दरमान में विभिन्न कार्गो मदों के लिए निर्धारित की गई हैं। प्रपत्र-3 के लिए अनुबंध-एम में आय अनुमानन गणनाओं में, घाटशुल्क आय प्रत्येक कार्गो मद के लिए अलग-अलग घाटशुल्क आय का अनुमान लगाये बिना रु० 3.78 करोड़ के समेकित आंकड़े पर अनुमानित किया दिखाई देता है। जेएनपीटी से अनुरोध है कि प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर घाटशुल्क अनुसूची के अधीन सूचीबद्ध प्रत्येक कार्गो मद के लिए घाटशुल्क आय भेजे।	टिप्पणियां बिन्दु सं. में यथा उल्लिखित के समान हैं। यह इस कारण है कि इन मदों से मिलने वाला राजस्व महत्वपूर्ण प्रकृति का नहीं है और पत्तन के पास इन मदों के परिमाणात्मक आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।
(vi).	प्रपत्र-3 में, जेएनपीटी ने शैलो वॉटर बर्थ [क्र.सं. 2(A) (I)], एनएसआईसीटी/जीटीआई से सी आर ओ [क्र.सं. 2(ए) (एम)] और अन्य सामान्य आय [क्र.सं. 3(डी)] पर कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों से क्रमशः रु० 21.71 करोड़, रु० 12.36 करोड़ और रु० 3.17 लाख के राजस्व का अनुमान लगाया है। तथापि, प्रस्तावित दरमान में, उक्त सेवाओं के लिए दरें प्रस्तावित की गई दिखाई नहीं दे रही हैं। पत्तन से अनुरोध है कि अपने प्रस्तावित दरमान में जरूरी दरों का प्रस्ताव करे।	अध्याय 3 अर्थात् "कंटेनरों तथा कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार" के अधीन प्रस्तावित सभी दरें मुख्य कंटेनर बर्थ के साथ-साथ जेएन पत्तन के दोनों भाग शैलो वॉटर बर्थ के लिए लागू हैं। इसलिए, पत्तन द्वारा प्रदत्त सभी सेवाओं के लिए मुख्य कंटेनर बर्थ और शैलो वॉटर बर्थ के लिए अलग से दरें प्रस्तावित नहीं की गई हैं। एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल से सी आर ओ के लिए प्रभार प्रस्तावित दरमान के खंड 3.3.6. के अधीन उल्लिखित किया गया है। 'अन्य सामान्य आय' के लिए प्रभार प्रस्तावित दरमान के खंड 2.5 के अधीन उल्लिखित की गई है।
4.	प्रस्तावित दरमान:	
(i).	सामान्य निबंधन एवं शर्तों में, जेएनपीटी ने अद्यतन तटीय रियायत से संबंधित टिप्पणियां, कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर सूचकांकन कारक को लागू करने से संबंधित टिप्पणियां, कार्गो संबंधित प्रभारों और पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण से संबंधित टिप्पणियां शामिल नहीं की गई हैं। जेएनपीटी से अनुरोध है कि इस संबंध में उपयुक्त टिप्पणियों का प्रस्ताव करे।	निम्नलिखित को (xiii) (i), (ii) और (iii) में अध्याय- खंड 1.2 की सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन जोड़ें। रियायती तटीय दर में कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली के लिए मानदंड।
(ii).	इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों द्वारा अनुपालन किए जाने वाले सामान्य अंगीकरण आदेश पारित किया है। तथापि यह देखा गया है कि पत्तन ने प्रस्तावित दरमान में उपर्युक्त सामान्य अंगीकरण आदेश में प्रावधान शामिल नहीं किए गए हैं। इस संबंध में, जेएनपीटी से अनुरोध है कि अपने दरमान में उपर्युक्त प्रावधान शामिल करे और आय अनुमानन में इसके प्रभाव पर विचार करे: (क). एमओएस पत्र सं. पीडी/14033/101/2015-पीडी.वी. दिनांक 3 फरवरी 2016 के अनुसरण में सभी महापत्तन न्यासों और वहां पर परिचालन कर रहे बीओटी परिचालकों द्वारा नियमित घंटों के बाद प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट एवं कार्गो तथा पोत संबंधित सेवाओं के लिए निम्नतर प्रभारों के निर्धारण से संबंधित आदेश सं. टीएमपी/14/2016-विविध दिनांक 9 फरवरी 2016। (ख). इस तरह से रक्षा भंडारों के लिए घाटशुल्क दरों की प्रयोज्यता के संबंध में उनके तत्संबंधी दरमान में उपयुक्त टिप्पणी निर्धारित करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों को निदेश देता पत्र सं. टीएमपी/35/2013-विविध दिनांक 7 अगस्त 2014 कि निर्धारित दरों को लागू करने पर उपयोक्ताओं के दिमाग में कोई विसंगति नहीं है। (ग). आयात सामान्य विनिहित (आईजीएम) अथवा निर्यात सामान्य विनिहित (ईजीएम) में कार्गो रूप में विनिहित पोत पर घाटशुल्क प्रभारों के संबंध में टीएमपी पत्र सं. टीएमपी /53/2002-विविध दिनांक 25 मार्च 2015 का अनुसरण करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों को निदेश देने वाला एमओएस का पत्र सं. पीडी-25021/7/2015-पीडी.1. दिनांक 16 अप्रैल 2015।	(i). 'विश्वव्यापी तथा तटीय परिचालन के लिए जारी किया गया सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत को निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से भंडारण यार्ड और विलोमतः स्थानांतरण और जलयान से जलयान स्थानांतरण के मामले में लागू तटीय दरें प्रदान की जानी चाहिए: (क) तटीय चालन के लिए तैयार करना और किसी भारतीय पत्तन और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए विनिहित तक तटीय कार्गो की ढुलाई। (ख) तटीय चालन में परिवर्तित* नहीं किया गया परन्तु किसी भारतीय पत्तन और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए विनिहित तटीय कार्गो ढुलाई। *केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड परिपत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के बिना भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की ढुलाई की अनुमति देता है। (ii). जहाजरानी महानिदेशक, और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश, द्वारा जारी विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए विनिहित से तटीय कार्गो/लदा हुआ कंटेनर पर तटीय कार्गो/कंटेनर हेतु लागू दर पर वसूल किया जाना चाहिए। (iii). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है। ऐसा पोत जो भारतीय पत्तन में उसके प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, तब तक आगे सीमाशुल्क परिवर्तन अपेक्षित नहीं है जब तक यह

	<p>भारतीय तट की ओर नहीं बढ़ता है।</p> <p>XV में अध्याय-1, खंड 1.2 की सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन निम्नलिखित जोड़ा जाए:</p> <p>“आरओ-आरओ जलयान के माध्यम से वाहनों के तटीय परिवहन के लिए पोत संबंधित प्रभागों तथा कार्गो संबंधित प्रभागों पर 80 प्रतिशत छूट 20 सितम्बर 2016 से दो वर्षों की अवधि के लिए प्रदान की जाएगी”।</p> <p>2. कार्यनिष्पादन मानक की उपलब्धि पर सूचकांकन कारक को लागू करने से संबंधित टिप्पणियां,</p> <p>XIV में अध्याय-1, खंड 1.2 की सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन निम्नलिखित जोड़ा जाए:</p> <p>(क). दरमान प्राधिकरण द्वारा प्रतिवर्ष घोषित किए जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। अगला वार्षिक सूचकांकन दरमान के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करते हुए जेएनपीटी के अधीन 1 अप्रैल 2017 से होगा। यदि दरमान में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाते हैं तो उस पत्तन विशेष के लिए दरमान में सूचकांकन नहीं होगा।</p> <p>(ख). पत्तन को कैलेंडर वर्ष की समाप्ति के एक माह के भीतर पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध स्तर पर प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के सापेक्ष 1 जनवरी से 31 दिसम्बर अवधि के लिए प्रतिवर्ष इसके द्वारा अर्जित कार्यनिष्पादन संबद्ध उपयोक्ताओं एवं प्राधिकरण को घोषित करेगा। यदि प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक पत्तन द्वारा अर्जित नहीं किए जाते हैं तो पत्तन प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से दरमान का स्वतः सूचकांकन करेगा और प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से सूचकांकित दरमान लागू करेगा। जेएनपीटी द्वारा सूचकांकित दरमान के बारे में पत्तन द्वारा संबद्ध उपयोक्ताओं और प्राधिकरण को सूचित किया जाएगा।</p> <p>3. कार्गो संबंधित तथा पोत संबंधित प्रभागों की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण से संबंधित टिप्पणी।</p> <p>इसे खंड xiii के अधीन सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अध्याय-1, पैरा 1.2 में पहले शामिल किया गया था और अब इसे क्र.सं. 1 में यथा उल्लिखित खंड xiii (ii) (iii) पर संशोधित किया गया है।</p> <p>इसके अलावा, क्र.सं. 4(क) के संदर्भ में, जेएनपीटी यह कहना चाहता है कि जेएनपीटी कुछ पत्तन बन्द अवकाश दिवसों को छोड़कर वर्ष में 365 दिन 24/7 परिचालन कर रहा है। इसलिए, नियमित घंटों के बाद कार्य करने के लिए पृथक छूट परिकल्पित नहीं की गई है।</p>
--	---

8. संदर्भित मामले पर संयुक्त सुनवाई 10 अक्टूबर 2016 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी ने प्रस्ताव पर पावर प्वाइंट प्रस्तुति दी थी। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता निकायों ने संयुक्त सुनवाई में अपने निवेदन पेश किए थे।

9.1. तत्पश्चात्, जेएनपीटी ने कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: और कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: कंटेनरों के आवागमन के लिए दरों को एकसमान करने के लिए प्रस्ताव अपने पत्र दिनांक 15 नवम्बर 2016 द्वारा अग्रप्रेषित किया था।

9.2. जेएनपीटी द्वारा अपने ऊपर उल्लिखित पत्र में किए गए निवेदन निम्नवत् हैं:-

- (i). नीति आयोग ने 9 अगस्त 2016 को हुई अपनी बैठक में जेएनपीटी को रेल द्वारा कंटेनरों के स्थानांतरण को बढ़ावा देने के लिए सड़क और रेल मार्ग द्वारा ले जाए जाने वाले कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए एकसमान दरें वसूल करने की सलाह दी थी।
- (ii). जेएन पत्तन में रेल मात्रा की मौजूदा हिस्सेदारी, कुल कंटेनर थ्रुपुट के कुल प्रतिशत रूप में, 15 प्रतिशत से कम है। यह 2009-10 में लगभग 26 प्रतिशत की पूर्व हिस्सेदारी से काफी कम है। रेल हिस्सेदारी में सुधार करने के लिए जेएनपीटी द्वारा उपाय किए गए हैं, जैसे सीएफएस से रेल आवागमन के लिए रियायत प्रदान करना। तथापि, नकारात्मक रुझान जारी है।

- (iii). जेएनपीटी मौजूदा अवसंरचना के साथ प्रतिदिन 30 ट्रेनों का प्रहस्तन करने में समर्थ है। पत्तन वर्तमान में एक दिन में लगभग 12-15 रैकों का प्रहस्तन कर रहा है। यह टर्मिनल परिसंपत्ति का भारी कम उपयोग है।
- (iv). रेलमार्ग से सड़कमार्ग तक कंटेनर संचलन के स्थानांतरण के परिणामस्वरूप इन कंटेनरों को ले जाने के लिए सड़क पर अधिक ट्रक तैनात किए जा रहे हैं। ट्रकों की इस अतिरिक्त संख्या से टर्मिनल के बाहर सीमित सड़कमार्ग अवसंरचना पर अधिक दबाव पड़ा है जिसके परिणामस्वरूप यातायात भीड़ और स्थानीय अशांति बढ़ी है।
- (v). इस रुझान को पलटने के लिए, कंटेनरों को सड़कमार्ग से ले जाने के लिए प्रोत्साहन देने की अनुशंसा की गई है ताकि सड़कमार्ग से होने वाले आवागमन को कम किया जा सके। अतः, रेलमार्ग और सड़कमार्ग द्वारा स्थानांतरण किए जाने वाले कंटेनरों के प्रहस्तन की दरों को एकसमान रखने का प्रयास किया गया है। इससे सभी गंतव्यों पर होने वाला सम्पूर्ण आईसीडी आवागमन प्रतिस्पर्धी हो जाएगा।
- (vi). सकल राजस्व को बनाए रखने के लिए, सड़कमार्ग से बॉक्सों को ले जाने की लागत में मामूली वृद्धि की जानी है, तथापि, समग्र लाभ जैसे सड़कमार्ग भीड़ कम करना इस मामूली वृद्धि को औचित्यपरक बनाएगा।
- (vii). मौजूदा दरों और प्रस्तावित दरों की तुलनात्मक स्थिति, जेएनपीटी द्वारा यथा दी गई, निम्नवत् है:-

विवरण	आकार	मौजूदा दर रु० में	प्रस्तावित दर रु० में	अन्तर रु० में
सड़कमार्ग	20'	476.00	844.00	368.00
	40'	714.00	1,266.00	552.00
रेलमार्ग	20'	1,547.00	844.00	(368.00)
	40'	2,320.50	1,266.00	(1,054.50)

- (viii). यह प्रस्ताव 28 अक्टूबर 2016 को हुई बोर्ड बैठक में मद सं. 9 द्वारा लाया गया था। न्यासी बोर्ड ने बातचीत के बाद प्रस्ताव अनुमोदित किया था। जेएनपीटी ने प्रहस्तन प्रभारों को संशोधित कर रेलमार्ग तथा सड़कमार्ग दोनों के लिए 20' के लिए रु० 844/- और 40' के लिए रु० 1266/- करने के साथ जेएनपीटी में रेल द्वारा कंटेनरों के स्थानांतरण को बढ़ावा देने के लिए नीति आयोग द्वारा दी गई सलाह के अनुसार रेलमार्ग और सड़कमार्ग दोनों के लिए प्रहस्तन प्रभारों को समान रखने के लिए अनुमोदन करते हुए बोर्ड बैठक के कार्यवृत्तों की प्रति भेजी है।
- (ix). रेलमार्ग तथा सड़कमार्ग दोनों के लिए सामान्य प्रहस्तन प्रभारों में भविष्य में 25 प्रतिशत कैरिज का अनुमान का अनुमान लगाते हुए प्रस्ताव किया गया है। दरें कुल आय को बनाए रखने के लिए तैयार की गई हैं भले ही यदि पृथक दरें जारी थीं।

9.3. इस प्रकार, जेएनपीटी ने निम्नलिखित प्रस्तावित दरों को शीघ्र अधिसूचित करने का अनुरोध किया था:

“3.3.1 कंटेनरों के प्रहस्तन तथा आवागमन के लिए प्रभार:

कंटेनरों के प्रहस्तन और आवागमन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार पत्तन के माध्यम से गुजरने वाले कंटेनरों तथा कंटेनरयुक्त कार्गो के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों के द्वारा देय होंगे।

क. सामान्य कंटेनर/प्रशीतन कंटेनर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे यार्ड तक अथवा विलोमत: (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	844.00	844.00	844.00	844.00
4	कंटेनर यार्ड से रेलवे यार्ड तक अथवा विलोमत: (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	844.00	844.00	844.00	844.00

“

9.4. विचार करते हुए कि जेएनपीटी का प्रस्ताव रेलमार्ग द्वारा कंटेनरों के स्थानांतरण को बढ़ावा देने के लिए नीति आयोग की सलाह पर संशोधित किया गया है ताकि सड़कों पर भीड़ को रोकने के साथ-साथ सड़कमार्ग द्वारा कंटेनरों की दुलाई करने वाले वाहनों से उत्सर्जित होने वाले प्रदूषण को रोका जा सके, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों के कार्यान्वयन में कोई विलंब, नीति आयोग द्वारा प्रदत्त सलाह की भावना के विरुद्ध हो सकता है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/48/2016-जेएनपीटी दिनांक 17 नवम्बर 2016 द्वारा जेएनपीटी को प्रस्तावित समानकरण प्रभारों को तदर्थ आधार पर तत्काल वसूल करने के लिए प्राधिकृत किया गया था।

9.5. दिया गया है कि जेएनपीटी सामान्य संशोधन प्रस्ताव प्रक्रियाधीन है, संदर्भित उक्त मामले में समग्र राजस्व अनुमानन में तत्काल प्रभाव से प्रस्तावित दरों को लागू करने से पैदा होने वाली वित्तीय विवीक्षा को लेने का निर्णय लिया गया था। तदनुसार, तब अनुमोदित दरें भावी प्रभाव वाली थीं।

9.6. इसके पश्चात्, कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमतः और कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः कंटेनरों के आवागमन के लिए दरों को एकसमान बनाने के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव पर प्रासंगिक अंशधारकों से परामर्श किया गया था। केवल एक उपयोक्ता अर्थात् मै. हुंडई मर्वेंट मरीन इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (एचएमएमआईपीएल) ने अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। एचएमएमआईपीएल की टिप्पणियां जेएनपीटी को प्रतिपुष्टि टिप्पणियों के लिए अग्रपिछ की गई थीं। जेएनपीटी ने इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक एचएमएमआईपीएल की टिप्पणियों पर प्रतिसाद नहीं दिया था।

10. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) का मौजूदा दरमान पिछली बार आदेश सं. टीएमपी/62/2012-जेएनपीटी दिनांक 4 अप्रैल 2014 द्वारा अनुमोदित किया गया था। यह आदेश 19 मई 2014 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। उक्त आदेश ने प्रशुल्क वैधता अवधि 31 मार्च 2016 निर्धारित की थी।
- (ii). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. 8(1)/2014-टीएमपी दिनांक 13 जनवरी 2015 द्वारा नई "महापत्तनों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नीति, 2015" जारी की थी जिसे इस प्राधिकरण द्वारा राजपत्र सं. 30 दिनांक 27 जनवरी 2015 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। नई "महापत्तनों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नीति, 2015" 13 जनवरी 2015 से लागू की गई थी। उसके बाद, जैसाकि प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 1.5 में यथा विनिर्दिष्ट किया गया है, इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क नीति को लागू करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों के साथ परामर्श से इस प्राधिकरण द्वारा वर्किंग दिशानिर्देश जारी किए गए थे। वर्किंग दिशानिर्देश 4 जून 2015 को राजपत्र सं. 207 द्वारा अधिसूचित किए गए थे।
- (iii). इस परिप्रेक्ष्य में, दिया गया है कि जेएनपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 31 मार्च 2016 तक है, जेएनपीटी प्रशुल्क नीति, 2015 और वर्किंग दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए 01 अप्रैल 2016 से 31 मार्च 2019 अवधि के लिए इसके प्रशुल्क के संशोधन हेतु प्रस्ताव लेकर आया है।
- (iv). सामान्य संशोधन प्रस्ताव जेएनपीटी द्वारा अगस्त 2016 में दाखिल किया गया था। तत्पश्चात्, जेएनपीटी ने हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण अपने पत्रों दिनांक 29 अक्टूबर 2016 और 29 नवम्बर 2016 द्वारा भेजी थी। समानान्तरतः, जेएनपीटी ने रेलमार्ग और सड़कमार्ग द्वारा ले जाए गए कंटेनरों की दरों के समानीकरण के लिए प्रस्ताव भी 15 नवम्बर 2016 को दाखिल किया था। उक्त प्रस्ताव पर परामर्श किया गया था। उसके बाद, जेएनपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन हेतु प्रस्ताव को अंतिम रूप देने के लिए लिया गया है। प्रयोजन के लिए, इस मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के साथ इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (v). (क). प्रशुल्क नीति, 2015 का खंड 2.1 प्रत्येक महापत्तन न्यास से यह अपेक्षा करता है कि वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) जोकि तीन वर्षों 2011-12 (वाई 1), 2012-13 (वाई 2) और 2013-14 (वाई 3) के लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार वास्तविक व्यय के जोड़ का औसत है परन्तु कुछ अलग रखे गए हैं जो प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2 के खंड में यथा निर्धारित और इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्य दिशानिर्देश जमा 31 मार्च 2014 को प्राप्त पूंजी प्रगतिधीन सहित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ, प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत एवं प्रबंधन लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित।
- (ख). जेएनपीटी ने प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित तीन वर्षों अर्थात् 2011-12 (वाई 1), 2012-13 (वाई 2) और 2013-14 (वाई 3) के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों पर आधारित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का मूल्यांकन किया है। जेएनपीटी ने वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए औसत वार्षिक व्ययों पर पहुंचने के लिए एआरआर परिकलन में अस्वीकार्य व्ययों को अलग किया है। जेएनपीटी द्वारा किए गए निम्नलिखित समायोजन प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.2 और वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार हैं:-
 - (i). जेएनपीटी ने वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए क्रमशः ₹ 5921.54 लाख, ₹ 9550.59 लाख और ₹ 6089.63 लाख के संपदा गतिविधि से संबंधित व्ययों (अर्थात् परिचालन व्यय, आर्बिट्रिट प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय और आर्बिट्रिट वित्त एवं विविध व्यय) को अलग रखा है। वर्ष 2012-13 के दौरान ऋणों पर ब्याज ₹ 8.73 लाख को भी अलग रखा गया है।
 - (ii). प्रशुल्क नीति, 2015 और वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2(iii) के अनुसार, एकमुश्त व्ययों जैसे मजदूरी बकाया राशि, पेंशन/ग्रेच्युटी, मजदूरी संशोधन से होने वाले एक्स-ग्रेसिया भुगतान आदि का 1/5 वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) से शामिल किया जाना है। इसी प्रकार, पेंशन निधि में अंशदान का 1/5वां एआरआर की गणना के लिए शामिल किया जाना है। इसका अर्थ है उपर्युक्त व्ययों का 4/5वां एआरआर परिकलन में अलग रखा जाना है।

इस संबंध में, जेएनपीटी ने पेंशन निधि में अंशदान के 4/5वें रूप में वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए क्रमशः ₹ 6330.61 लाख, ₹ 11031.97 लाख और ₹ 23433.25 लाख को अलग रखा है। इस प्रयोजन के लिए, जेएनपीटी ने वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित 'बीमांकक मूल्यांकन के अनुसार सेवानिवृत्ति ग्रेच्युटी/पेंशन/छुट्टी नकदीकरण' के लिए राशि के अलावा, कर्मचारियों को भुगतान की गई छुट्टी नकदीकरण की राशि पर विचार किया है जो

कर्मचारी पारिश्रमिक का हिस्सा है (सेवांत लाभ जैसे सेवानिवृत्ति के दौरान भुगतान की गई ग्रेच्युटी अतिरिक्त) और विदेशी सेवा अंशदान से संबंधित राशि (जोकि अधिवर्षिता लाभ/सेवांत लाभों अर्थात् सेवानिवृत्ति ग्रेच्युटी, पेंशन तथा छुट्टी नकदीकरण अतिरिक्त) को अलग रखा है। वेतन व्यय के हिस्से के रूप में कर्मचारियों को भुगतान की गई छुट्टी नकदीकरण की राशि होने के कारण; और, इसलिए, परिचालन व्ययों का हिस्सा हो सकता है तथा अलग से नहीं माना जा सकता। पत्तन द्वारा यथा मूल्यांकित पेंशन निधि में अंशदान के 4/5वें में उपयुक्त परिवर्तन किए गए हैं। इस प्रकार, परिचालन व्ययों से जेएनपीटी द्वारा अलग रखी गई रु0 6330.61 लाख, रु0 11031.97 लाख और रु0 23433.25 लाख की राशि के विपरीत केवल रु0 5966.78 लाख, रु0 10688.54 लाख और रु0 23,146.17 लाख की राशि को ही अलग रखने पर विचार किया गया है।

(iii). प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2. (iv) और वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2. (iv) के अनुसार, प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय परन्तु परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के सकल के 25 प्रतिशत की सीमा तक ही एआरआर गणना में सुविचारित किया जाएगा। लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए क्रमशः रु0 10843.66 लाख, रु0 11159 लाख और रु0 13156 लाख है। उसके बाद, जेएनपीटी ने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार परिचालन व्ययों (मूल्यहास सहित परन्तु संपदा से संबंधित परिचालन व्ययों के अलावा) क्रमशः रु. 6740.53 लाख, रु. 8315.81 लाख और रु. 8946.63 लाख है। प्रपत्र-2 में जेएनपीटी द्वारा प्रेषित गणना के अनुसार, जेएनपीटी ने परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत की पहुंच रूप में प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्ययों की राशि रु. 4103.13 लाख, रु. 2843.30 लाख और रु. 4209.88 लाख की पहचान की है और इसलिए इसने इसे प्रशुल्क नीति, 2015 के प्रावधानों का पालन करते हुए क्रमशः वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 में एआरआर से इसे अलग रखा है।

(iv). इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2.(v) के अनुसार, पड़ोसी बर्थों के लिए प्रासंगिक सभी व्ययों को एआरआर के परिकलन से अलग किए जाने हैं। जेएनपीटी ने पड़ोसी बर्थों की किसी मौजूदगी को नहीं दर्शाया है और इसलिए इस शीर्ष के अधीन किसी व्यय का अनुमान नहीं लगाया गया है।

(vi). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.3. और वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.3 में निर्धारित प्रावधानों का अनुसरण करते हुए, वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए औसत व्यय जेएनपीटी द्वारा निर्धारित रु0 44549.50 लाख के स्थान पर रु0 44,880.95 लाख परिगणित होता है।

(vii). (क). जेएनपीटी ने वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में निर्धारित प्रावधान के अनुसार नियोजित पूंजी निर्धारित की है। जेएनपीटी ने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित 31 मार्च 2014 को निवल अचल परिसंपत्तियों जमा प्रगतिधीन पूंजी पर विचार किया है।

(ख). नियोजित पूंजी के परिकलन में, वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.4 के अनुसार, पत्तन को लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को बीआटी परिचालकों को स्थानांतरित निवल अचल परिसंपत्तियों और संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्ति के निवल मूल्य को अलग रखना होगा। जेएनपीटी ने संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्ति के निवल मूल्य के लिए रु0 37241.47 लाख और बीओटी परिचालकों को स्थानांतरित अचल परिसंपत्ति के निवल मूल्य के लिए रु0 4134.19 लाख को अलग रखा है। जेएनपीटी ने संपदा गतिविधि से संबंधित परिसंपत्ति और बीओटी परिचालकों को स्थानांतरित परिसंपत्ति के ब्योरे दिये हैं। पत्तन द्वारा यथा प्रेषित ब्योरों पर विश्वास किया गया है।

(ग). जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी ने बताया है कि पड़ोसी बर्थ से संबंधित कोई अचल परिसंपत्ति नहीं है।

(घ). कार्य पूंजी में वस्तुसूची, विविध देनदार और रोकड़ जमाशेष शामिल हैं। विविध देनदारों तथा वस्तुसूची को वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार परिकलित किया बताया गया है।

रोकड़ जमाशेष पर पहुंचने के लिए, जेएनपीटी ने एक माह के व्ययों (मूल्यहास के अलावा परन्तु वित्त तथा विविध व्ययों सहित) पर विचार किया देखा गया है। एक माह के रोकड़ व्ययों पर रोकड़ जमाशेष पर पहुंचने के लिए, वित्त तथा विविध व्ययों को लेखा में नहीं लिया गया है। तदनुसार, रोकड़ जमाशेष वित्त तथा विविध व्ययों के अलावा एक माह के रोकड़ व्ययों पर पुनः परिगणित किया गया है। इस प्रकार, रोकड़ जमाशेष रु0 6463.85 लाख की बजाय रु0 3870.15 लाख परिगणित होता है।

(ङ). इस प्रकार, कार्य पूंजी सहित कुल नियोजित पूंजी जेएनपीटी द्वारा यथा मूल्यांकित रु0 2010.12 की बजाय रु0 1984.19 करोड़ परिगणित होता है।

(च). 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ संशोधित नियोजित पूंजी पर परिगणित किया गया है जो रु0 317.47 करोड़ परिगणित होता है, जो एआरआर परिकलन में सुविचारित किया गया है।

(viii). एआरआर तीन वित्तीय वर्षों 2011-12 से 2013-14 के लिए रु0 448.81 करोड़ की दर से व्यय का औसत जमा रु0 317.47 करोड़ की दर से नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ, 31 मार्च 2014 को कुल 766.28 करोड़ का औसत है। इसके अलावा, वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार, उक्त एआरआर क्रमशः 6 प्रतिशत और 3.82 प्रतिशत की दर से वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए लागू थोक मूल्य सूचकांक

(डब्ल्यूपीआई) के 100 प्रतिशत की दर से सूचकांकित किया गया है। अधिकतम सूचकांकित एआरआर पत्तन द्वारा यथा मूल्यांकित रु0 844.20 करोड़ के स्थान पर वर्ष 2015-16 के लिए रु. 843.28 करोड़ परिगणित होता है।

एआरआर गणना, जोकि औसत व्ययों तथा रोकड़ जमाशेष में परिवर्तन के अधीन सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित पत्तन द्वारा यथा दिया गया, जिसपर पहले चर्चा की गई है, पर विश्वास किया गया है। प्रमाणित अधिकतम एआरआर सूचकांकन का सार नीचे दिया गया है:-

(रु0 करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14
1	औसत व्यय		448.81	
2	31-03-2014 को प्रगतिधीन कैपिटल कार्य और मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी सहित 31-03-2014 को नियोजित पूंजी		1984.19	
3	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16%		317.47	
4	31 मार्च 2014 को एआरआर (4=1+3)		766.28	
5	वर्ष 2014-15 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (6%)		812.26	
6	वर्ष 2015-16 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (3.82%)		843.28	
7	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)		843.28	

- (ix). (क). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.6 के अनुसार, महापत्तन न्यासों के पास वाणिज्यिक न्यायनिर्णय के आधार पर बाजार की ताकतों को जवाब देने के लिए दरें निर्धारित करने और प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित सूचकांकित एआरआर की अधिकतम सीमा के भीतर दरमान तैयार करने का अधिकार प्राप्त है। प्रस्तावित दरमान तैयार करते समय, जेएनपीटी ने पोत संबंधित प्रभारों में लगभग 21 प्रतिशत वृद्धि, कंटेनर तथा कार्गो संबंधित प्रभारों (सिवाय द्रव्य कार्गो) में लगभग 16 प्रतिशत वृद्धि और द्रव्य कार्गो प्रभारों में लगभग 5 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया देखा गया है। पत्तन ने अपने द्वारा यथा मूल्यांकित रु0 844.20 करोड़ की राजस्व अपेक्षा पर पहुंचने के लिए वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के अनुसार यथा अपेक्षित 2014-15 में प्रहस्तिता तदनुकूपी यातायात के लिए प्रस्तावित दरमान में प्रत्येक प्रशुल्क मद को दर्शाते हुए राजस्व अनुमानन की विस्तृत गणना दी है।
- (ख). विचार करते हुए कि एआरआर रु0 843.28 करोड़ पर पुनः परिगणित किया गया है, जैसाकि ऊपर बताया गया है, यह मत हो सकता है कि जेएनपीटी का प्रस्तावित दरमान संशोधित किया जाना है ताकि पत्तन द्वारा यथा मूल्यांकित रु0 844.20 करोड़ की बजाय रु0 843.28 करोड़ के एआरआर स्तर पर आय में हो सके।
- (ग). इस संबंध में, यह कहना है कि एआरआर और प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय के बीच अन्तर रु0 0.92 करोड़ परिगणित होता है। प्रतिशत रूप में, यह 0.11 प्रतिशत परिगणित होता है। दूसरे शब्दों में, प्रस्तावित दरमान में प्रस्तावित दरें 0.11 प्रतिशत तक कम की गई हैं क्योंकि प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय और एआरआर के बीच समानता बनाए रखने के लिए सांख्यिक कार्यवाही की जानी है। तथापि, प्रस्तावित दरमान में मांग की गई कटौती की मिनीस्क्यूलम मात्रा पर विचार करते हुए, यह प्राधिकरण प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय की गणना में जेएनपीटी द्वारा यथा सुविचारित दरों को बनाए रखने के लिए प्रवृत्त है।
- (घ). यह भी देखा गया है कि प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय की गणना में सुविचारित दरों को दरमान में दरें निर्धारित करते समय जेएनपीटी द्वारा निकटतम रूपये में पूर्णांकित की गई हैं। विचार करते हुए कि निकटतम पूर्णांक में दरों का पूर्णांकन समग्र मेकरो स्तर पर महत्वपूर्ण प्रभाव है, दरों को लेखा में लेना उपयुक्त समझा गया है क्योंकि वे पूर्णांकन के बिना प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय की गणना में जेएनपीटी द्वारा सुविचारित किए गए हैं।
- (ङ). स्थिति पर विचार करते हुए कि जेएनपीटी द्वारा यथा मांग की गई पोत, कंटेनर तथा कार्गो संबंधित प्रभारों में वृद्धि अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के करीब है और पत्तन के न्यायनिर्णय पर आधारित है, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित वृद्धि प्रदान करने के लिए प्रवृत्त है। यह उल्लेखनीय है कि प्रशुल्क में उक्त वृद्धि के लेखा पर राजस्व पर प्रभाव यह है कि जेएनपीटी वर्ष 2014-15 के लिए प्रतिवेदित पोत, कंटेनर तथा कार्गो संबंधित प्रभारों से वास्तविक आय पर इस संशोधन के लेखा पर लगभग 23 प्रतिशत अतिरिक्त राजस्व अर्जित करेगा।
- (च). संदर्भित मामले से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान एवं संयुक्त सुनवाई के दौरान, उपयोक्ताओं ने इस आधार पर जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क में वृद्धि किए जाने पर आपत्ति उठाई थी कि इसका उनके व्यापार पर प्रभाव पड़ेगा। उपयोक्ताओं द्वारा बताया गया है कि कुछ कार्गो जेएनपीटी से जा रहा है। जेएनपीटी ने संयुक्त सुनवाई में तर्क की मांग की थी कि प्रस्ताव वृद्धि समग्र लॉजिस्टिक लागत का लगभग 0.05 प्रतिशत है। इस तर्क को उपयोक्ताओं द्वारा स्वीकार नहीं किया गया है। यह देखा जाए कि पोत संबंधित प्रभारों और कार्गो संबंधित प्रभारों में वृद्धि, जेएनपीटी द्वारा यथा मांग की गई, अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के करीब है। चूंकि जेएनपीटी द्वारा मांग की गई वृद्धि प्रशुल्क नीति, 2015 के विनिर्दिष्टों के परिदृश्य के भीतर है, कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों और पोत संबंधित प्रभारों में वृद्धि प्रदान करना अपरिहार्य है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रशुल्क नीति, 2015 के

खंड 8.1 के अनुसार, दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; रियायतें तथा छूट निम्नतम स्तर हैं। अतः जेएनपीटी वाणिज्यिक विचारों के आधार पर निम्नतर दरें वसूल करने और/अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट प्रदान करने की शक्ति का इस्तेमाल कर सकता है। जेएनपीटी को यह सुनिश्चित करने की सलाह दी जाती है कि दरमान में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात का नुकसान नहीं होगा। वास्तव में, जेएनपीटी ने इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान प्रतिबद्धता व्यक्त की थी कि वह आवश्यकतानुसार तैयार की गई प्रोत्साहन योजनाओं और छूट तथा रियायतें प्रदान करना जारी रखेगा जैसाकि इसके द्वारा पूर्वकाल में किया गया था।

(x). जैसाकि कार्यसूची के पूर्व हिस्से में बताया गया है, जेएनपीटी ने कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमलतः और कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमलतः कंटेनर ले जाने के लिए दरों को एकसमान किए जाने के लिए प्रस्ताव दाखिल किया था जब सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर कार्यवाही की जा रही थी। विचार करते हुए कि जेएनपीटी ने रेल द्वारा कंटेनरों के स्थानांतरण को बढ़ावा देने के लिए नीति आयोग की सलाह के अनुसार प्रस्ताव तैयार किया है ताकि सड़कों पर भीड़ कम की जा सके और सड़क मार्ग से कंटेनरों की ढुलाई करने वाले वाहनों से उत्सर्जित होने वाले प्रदूषण को रोका जा सके, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों के कार्यान्वयन में विलंब से बचने के लिए इस प्राधिकरण ने पत्तन के प्रस्ताव को तदर्थ अनुमोदन प्रदान किया था। दिया गया है कि जेएनपीटी सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर कार्यवाही की जा रही है, यह निर्णय लिया गया था कि संदर्भित उक्त मामले में समग्र राजस्व अनुमानन में तत्काल प्रभाव से प्रस्तावित दरों के कार्यान्वयन से होने वाली वित्तीय विवीक्षा को लिया जाए। इस संबंध में, पत्तन ने बताया है कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित एकसमान की गई दरें इस तरह से तैयार की गई हैं कि कुल आय को बनाये रखा जा सके यदि पृथक दरों को समाप्त कर दिया गया था। अन्य शब्दों में, जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि दरों को एकसमान किए जाने से कोई अतिरिक्त आय नहीं होगी। अतः इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित और जेएनपीटी द्वारा अनुमोदित की जा रही तदर्थ दरों को विनियमित किया गया है।

(xi). (क). जेएनपीटी ने अपने दरमानों में जेएनपीटी शैलो वॉटर बर्थ (एसडब्ल्यूबी) में द्रव्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क प्रभारों की शुरुआत की है। इस संबंध में, यह दोहराया गया है कि जून 2014 में जेएनपीटी ने हमें एसडब्ल्यूबी-03 को अंतर्संबंधित करने और इसे बीपीसीएल जेट्टी में मौजूदा पाइपलाइन तक ले जाने के लिए 2 पाइपलाइन बिछाने के लिए मै. गणेश बेन्जोप्लास्ट लिमिटेड (जीबीएल) को अनुमति देते हुए इसके बारे में बताया था ताकि पत्तन दो बर्थों अर्थात् बीपीसीएल बर्थ अथवा जेएनपीटी शैलो वॉटर बर्थ में से किसी एक पर पोत खड़ा कर सके और द्रव्य कार्गो उतार सके। जेएनपीटी ने यह भी कहा है कि शैलो वॉटर बर्थ में जीबीएल पाइपलाइन के माध्यम से प्रहस्तित द्रव्य कार्गो जलयान नवम्बर 2013 में शुरू हुए थे। इस संबंध में, जेएनपीटी ने बताया है कि यह इस सेवा के लिए विस्तृत प्रस्ताव तैयार करने की प्रक्रिया में है और वह एक अंतरिम व्यवस्था है, तदर्थ आधार पर बीपीसीएल के अधिसूचित दरमानों को अंगीकृत करने की तब तक अनुमति दी जाए जब तक पत्तन का प्रस्ताव नवम्बर 2013 से पूर्वव्यापी प्रभाव से आखिरकार अनुमोदित नहीं कर दिया जाता है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.2 (जो जेएनपीटी के मामले में तब लागू किया गया था) के अनुसार, दरों की वसूली के लिए प्रस्ताव दाखिल करना और दर को अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दरों की वसूली समानान्तर होगी। तथापि, जेएनपीटी ने तदर्थ आधार पर दरों की वसूली से प्रस्ताव जमा करने को अलग कर दिया था। इस प्रकार, जेएनपीटी से सुविश्लेषित पृथक प्रस्ताव लेकर आने का अनुरोध किया गया था, इसे 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.4 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार उक्त सेवा के लिए दरें निर्धारित करने के लिए लागत व्योरे लगाए जाने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी इस संबंध में कोई प्रस्ताव लेकर नहीं आया था। तथापि, जेएनपीटी ने एसडब्ल्यूबी में परिचालन जारी रखे और इस प्राधिकरण के अनुमोदन के बिना बीपीसीएल के मामले में यथा उपलब्ध प्रभारों की वसूली की थी।

अब, जेएनपीटी ने इस आधार पर बीपीसीएल दरमान के अनुसार प्रत्येक द्रव्य कार्गो मर्दों के लिए दर के आधार पर जेएनपीटी शैलो वॉटर बर्थ में द्रव्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क प्रभारों को शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया है कि बीपीसीएल शैलो वॉटर बर्थ के समीप है और कि पत्तन उपयोक्ताओं की सहमति से पत्तन द्वारा सेवाएं शुरू किए जाने से बीपीसीएल दरें अंगीकृत करता रहा था। जेएनपीटी ने यह भी कहा है कि टीएमपी को इस संबंध में पहले सूचित कर दिया गया था। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जेएनपीटी दरमान एसडब्ल्यूबी में द्रव्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए दरें निर्धारित नहीं की गई हैं, पत्तन ने इस प्राधिकरण के समक्ष प्रस्ताव रखा है और इस प्राधिकरण के अनुमोदन की मांग की है। तथापि, जेएनपीटी ने जेएनपीटी को किए गए विशेष अनुरोध के बावजूद प्रस्ताव नहीं लाने का चयन किया है। जेएनपीटी की ओर से मात्र सूचित किया जाना ही सांविधिक समर्थन नहीं है। जेएनपीटी नोट करे कि इस प्राधिकरण के अनुमोदन के बिना दरों की वसूली पत्तन के जोखिम पर होगी।

(ख). पत्तन द्वारा शामिल की गई 'वेपोराइजर', 'कम्प्रेसर' और 'पिंगिंग' शब्दों के लिए परिभाषा समान शर्तों के लिए बीपीसीएल के मौजूदा दरमानों में निर्धारित परिभाषा के अनुसार है, इसलिए, अनुमोदित किया गया है।

(ग). जैसाकि बताया गया है, जेएनपीटी ने जेएनपीटी एसडब्ल्यूबी में द्रव्य कार्गो के विभिन्न प्रकारों के प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के लिए अनुमोदन की मांग की है। तदनुसार, जेएनपीटी ने अपने प्रस्तावित मसौदा दरमान में विभिन्न कार्गो मर्दों के लिए दरों का प्रस्ताव किया है। इसमें आय को भी लिया गया है जो जेएनपीटी एसडब्ल्यूबी में द्रव्य कार्गो के विभिन्न प्रकारों के प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क प्रभारों की वसूली की वजह से जेएनपीटी को प्राप्त होता है। तथापि, इस संबंध में, यह देखा गया है कि आय अनुमानन में सुविचारित कार्गो मर्दें दरमानों में सूचीबद्ध कार्गो मर्दों से भिन्न हैं। आय अनुमानन में यथा सुविचारित दरें भी दरमानों में प्रस्तावित दरों से भिन्न हैं। आय अनुमानन और प्रस्तावित दरमानों दोनों में समान कार्गो मर्दों तथा समान दरों पर विचार करना सुनिश्चित करने के लिए जेएनपीटी से विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, जेएनपीटी ने ऐसी कोई कार्यवाही नहीं की है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, यथा सूचीबद्ध कार्गो मर्दें और जेएनपीटी द्वारा आय अनुमानन में यथा सुविचारित दरें दरमानों में शामिल की गई हैं।

- (घ). जेएनपीटी ने घाटशुल्क अनुसूची के नीचे द्रव्य कार्गो पर घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के संबंध में टिप्पणी सं. (क) से (छ) शामिल की है। ये टिप्पणियां बीपीसीएल के मौजूदा दरमानों में निर्धारित टिप्पणियों के अनुसार देखी गई हैं और इसलिए अनुमोदित किया गया है।
- (xii). एमओएस के निदेश दिनांक 11 मई 2016 के मद्देनजर और परिणामी आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-सामा. दिनांक 19 मई 2016, विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के संदर्भ में तटीय दरों का पुनर्विवरण नहीं किए जाने के संबंध में, अधिकतम तटीय दरें अमेरिकी डॉलर के सापेक्ष भारतीय रुपये के विनिमय दर उतार-चढ़ाव को लेखा में लिए बिना दरमानों में जेएनपीटी अपफ्रंट द्वारा निर्धारित की गई हैं।
- (xiii). इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों द्वारा अनुपालन किए जाने वाले एमओएस पत्र सं. पीडी/14033/101/2015-पीडी.वी दिनांक 3 फरवरी 2016 के अनुसरण में सभी महापत्तनों और वहां पर परिचालन कर रहे बीओटी परिचालकों द्वारा नियमित घंटों के बाद प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट एवं कार्गो तथा पोत संबंधित सेवाओं के लिए निम्नतर प्रभारों के निर्धारण से संबंधित सामान्य अंगीकरण आदेश सं. टीएएमपी/14/2016-विविध दिनांक 9 फरवरी 2016 पारित किया था। अपने दरमानों में उपयुक्त प्रावधान शामिल करने के लिए विशेष अनुरोध के संबंध में, जेएनपीटी ने बताया है कि वह कुछ पत्तन बन्द अवकाश दिवसों को छोड़कर 365 दिन 24/7 परिचालन कर रहा है और इसलिए नियमित घंटों के बाद कार्य के लिए पृथक छूट की परिकल्पना नहीं की गई है। इस संबंध में, यह कहना है कि सभी पत्तन 365 दिनों के लिए 24/7 परिचालन करते हैं। नियमित घंटों के बाद प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट एवं कार्गो तथा पोत संबंधित सेवाओं के लिए निम्नतर प्रभारों के निर्धारण की शुरुआत नियमित घंटों के बाद भी पत्तन सुविधाओं का उपयोग करने के लिए उपयोक्ताओं को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से है। इस स्थिति के मद्देनजर, जेएनपीटी में इस आशय से एक प्रावधान शामिल किया गया है कि पत्तनों को भीड़ मुक्त करने के लिए और नियमित घंटों के बाद पत्तन सेवाओं का उपयोग करने के लिए निर्यातकों/आयातकों को प्रोत्साहित करने के लिए कार्गो तथा पोत संबंधित सेवाओं के लिए निम्नतर प्रभार वसूल किए जाएंगे और जेएनपीटी के दरमानों में शामिल समान प्रावधान के अनुसार नियमित घंटों के बाद प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट ऑफर की जाएगी।
- (xiv). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) से प्राप्त पत्र के आधार पर, जेएनपीटी सहित महापत्तन न्यासों से इस तरह से रक्षा भंडारों के लिए घाटशुल्क की प्रयोज्यता के संबंध में अपने तत्संबंधी दरमान में उपयुक्त टिप्पणी निर्धारित करने का अनुरोध किया गया था कि निर्धारित दरों को लागू करने पर उपयोक्ताओं के दिमाग में कोई विसंगति नहीं हो। इस संबंध में, विशेष अनुरोध के बावजूद, जेएनपीटी ने अपने दरमानों में 'रक्षा भंडारों' के लिए घाटशुल्क दर निर्धारित नहीं की है। पत्तन को सलाह दी जाती है कि भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 3 महीनों के भीतर इस संबंध में टिप्पणी का निर्धारण करने के लिए प्रस्ताव लेकर आए।
- (xv). आयात सामान्य विनिहित (आईजीएम) अथवा निर्यात सामान्य विनिहित (ईजीएम) में कार्गो रूप में विनिहित पोत पर घाटशुल्क प्रभारों के संबंध में टीएएमपी पत्र सं. टीएएमपी/53/2002-विविध दिनांक 25 मार्च 2015 का अनुसरण करने के लिए एमओएस ने अपने पत्र सं. पीडी-25021/7/2015-पीडी.1. दिनांक 16 अप्रैल 2015 द्वारा सभी महापत्तन न्यासों को निदेश दिया था। चूंकि जेएनपीटी ने प्रासंगिक नोट शामिल नहीं किया है, इसलिए इस आशय की टिप्पणी कि अपने प्रथम नौप्रस्थान पर पत्तन में आने वाले पोत, जिन्हें सीमशुल्क अधिनियम, 1962 के प्रयोजनों के लिए आयात सामान्य विनिहित अथवा निर्यात सामान्य विनिहित में कार्गो रूप में घोषित किया गया हो, कार्गो रूप में नहीं माना जाएगा अथवा ऐसे पोतों पर घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा, यदि पोत अपने स्वयं के स्टीम पर पत्तन में आता है और अपने स्वयं के स्टीम पर पत्तन सीमाओं का नौप्रस्थान करता है। तथापि, जब पत्तन सीमाओं के भीतर पोतों की लदाई अथवा उतराई की जाती है तो ऐसे पोतों पर घाटशुल्क देय होगा। जेएनपीटी दरमानों में उक्त टिप्पणी शामिल की गई है।
- (xvi). प्रस्तावित दरमानों पर राजस्व का अनुमान लगाने के लिए, जेएनपीटी ने कुछ सेवाएं अर्थात् एक टर्मिनल से दूसरे तक स्थानांतरण, टग सहायता की बिना अपेक्षा वाले पोतों हेतु पाइलटेंज शुल्क, कंटेनरों के लिए प्रदत्त अन्य सेवाएं, हैच कवर प्रभार (एक हैच से दूसरे हैच), अनिकासित माल पर भंडारण प्रभार, अनिवार्य उपयोक्ता प्रभार (एमयूसी), टोल प्रभार, अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन परिचालन (आईटीआरएचओ), जेएनपीटी तथा एनएसआईसीटी के बीच पोतांतरण कंटेनरों के अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए प्रभार, जोखिमपूर्ण कंटेनर (निर्यात), शट आउट कंटेनर, कंटेनरों का विराम समय, कुछ विविध प्रभार आदि के लिए निर्धारित प्रभारों से होने वाली आय का अनुमान लगाया गया नहीं देखा है, हालांकि उक्त सेवाओं के लिए दरें मसौदा दरमानों में प्रस्तावित किए गए हैं। पत्तन ने बताया है कि यह इन सेवाओं की वसूली से होने वाली आय का अनुमान लगाने की स्थिति में नहीं है, क्योंकि इन मदों से मिलने वाला राजस्व महत्वपूर्ण नहीं है क्योंकि इन मदों के लिए परिमाणात्मक ब्योरे पत्तन के पास उपलब्ध नहीं हैं। इस स्थिति पर विचार करते हुए कि पत्तन ने पुष्टि की है कि इन प्रभारों की वसूली से होने वाली आय बहुत महत्वपूर्ण होगी, इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया गया है।
- (xvii). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 3.1. के अनुसार, महापत्तन न्यास कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, औसत फेरे प्रति घंटा के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक भी पूरे करेगा। पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्तन पोतों के औसत वापसी समय और पोतों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय के रूप में कार्यनिष्पादन मानक और कोई अन्य पैरामीटर जो पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाया गया हो, निर्धारित करेगा। पत्तन ने मुख्य कार्गो मदों और फेरे/घंटा की दर से कंटेनरों के लिए औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध किए हैं। जेएनपीटी ने पत्तन लेखा पर औसत वापसी समय और औसत पूर्व-बर्थिंग समय के रूप में पोत संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानकों का भी प्रस्ताव किया है। प्रशुल्क नीति, 2015 में कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करने के लिए कोई कार्यपद्धति अथवा आधार निर्धारित नहीं किया गया है। जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक दरमान के साथ निर्धारित किया गया है।

(xviii). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 के अनुसार, दरमान 1 जनवरी 2014 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 100 प्रतिशत भिन्नता की सीमा तक मुद्रास्फीति में प्रतिवर्ष सूचकांकित किया जाएगा और समायोजित सूचकांकित दरमान प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगा। इसके अलावा, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 के साथ पठित प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 3.2 के अनुसार, डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत में वार्षिक सूचकांकन महापत्तन न्यासों द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन लागू है। यदि पत्तन विशेष कार्यनिष्पादन मानक को पूरा नहीं करता है तो अगले वर्ष के दौरान सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जाएगी। यहां पर कहना प्रासंगिक है कि वर्ष 2015-16 के लिए वर्तमान मामला सूचकांकन एआरआर परिकलन और दरमान तैयार करने के लिए पहले ही सुविचारित किया गया है। दरमान में अगला वार्षिक सूचकांकन वर्ष 2016-17 में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि तथा मुद्रास्फीति सूचकांक में वृद्धि के अधीन होगा। ऐसी स्थिति में, जेएनपीटी द्वारा इस आशय से दरमान में टिप्पणी प्रस्तावित की गई है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान इस प्राधिकरण द्वारा घोषित किए जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। वार्षिक सूचकांकन हमारे द्वारा घोषित मुद्रास्फीति सूचकांक में वृद्धि और दरमान के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक जेएनपीटी द्वारा अर्जित किए जाने के अधीन है। यदि दरमान में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाते हैं तो उस वर्ष विशेष के लिए दरमान में सूचकांकन नहीं किया जाएगा। प्रशुल्क नीति, 2015 विनिर्दिष्ट करती है कि दरमान में वार्षिक सूचकांकन कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन होगा। इसमें महापत्तन न्यासों को इसके लिए इस प्राधिकरण के पास जाने की आवश्यकता नहीं है। पारदर्शिता रखने के लिए, पत्तन को सलाह दी जाती है कि कैलेंडर वर्ष के अंत के एक माह के भीतर पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध स्तर पर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के सापेक्ष 1 जनवरी से 31 दिसम्बर अवधि के लिए अर्जित कार्यनिष्पादन मानक घोषित करें और संबद्ध उपयोक्ताओं एवं इस प्राधिकरण को सूचित करें। यदि इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक पत्तन द्वारा अर्जित किए जाते हैं तो इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर इस दरमान में निर्धारित दरों को स्वतः ही सूचकांकित किया जाएगा और सूचकांकित दरमान प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किया जाएगा। जेएनपीटी द्वारा सूचकांकित दरमान संबद्ध उपयोक्ताओं तथा इस प्राधिकरण को सूचित किया जाएगा। इस संबंध में पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित टिप्पणी पर विचार किया गया है।

(xix). पिछले प्रशुल्क आदेश द्वारा निर्धारित जेएनपीटी के दरमान की वैधता 31 मार्च 2016 तक थी। कार्य दिशानिर्देशों के खंड 3.8 के अनुसार, अधिसूचित दरमान भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद 3 वर्षों के लिए वैध रहेगा। अतः, और चूंकि प्रशुल्क नीति, 2015 तीन वर्षों के लिए लेखापरीक्षित लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों पर एआरआर पर आधारित प्रशुल्क के परिकलन की अपेक्षा करती है, इसलिए संशोधित दरमान की वैधता 31 मार्च 2019 तक निर्धारित की गई है।

(xx). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 8.1 के अनुसार, दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; रियायते तथा छूट निम्नतम स्तर हैं। जेएनपीटी निम्नतर दरों को वसूल करने और/अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट प्रदान करने की शक्ति का इस्तेमाल कर सकता है।

(xxi). इसके अलावा, प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.7 के अनुसार, यह जेएनपीटी को सुनिश्चित करना है कि दरमान में संशोधन के परिणामस्वरूप, पत्तन को यातायात का कोई नुकसान नहीं होगा।

12.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण जेएनपीटी के संशोधित दरमान और कार्यनिष्पादन मानक अनुमोदित करता है जिसे भारत के राजपत्र में अलग-से पहले ही अधिसूचित किया गया है।

12.2. संशोधित दरमान और संशोधित दरमान के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख पृथक आदेश दिनांक 04 जनवरी 2017 में पहले से निर्दिष्ट के समान रहेगा और 31 मार्च 2019 तक प्रभावी रहेगा। प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

12.3. जेएनपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 01 सितम्बर 2016 से संशोधित दरमान के लागू होने तक विस्तारित किया माना गया है।

12.4. जेएनपीटी ने प्रमुख कार्गो मर्चें और फेरे/घंटा पर कंटेनरों के लिए टर्न/दिन में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध किए हैं। जेएनपीटी ने पत्तन लेखा पर औसत वापसी समय तथा औसत पूर्व-बर्थिंग समय के रूप में पोत संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानकों का भी प्रस्ताव किया है।

12.5. प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 में यथा दिया गया दरमान का सूचकांकन को प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 3.2 के साथ पढ़ा जाए। यदि जेएनपीटी निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक पूरे नहीं करता है तो यह सूचकांकन के लिए पात्र नहीं होगा।

12.6. प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 7.1 के अनुसार, जेएनपीटी कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों का औसत वापसी समय, औसत पूर्व-बर्थिंग प्रतीक्षा समय एवं इसके प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किया गया प्रशुल्क पर वार्षिक रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेगा। वार्षिक रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के बाद 60 दिनों के भीतर पत्तन द्वारा जमा की जाएगी। कोई अन्य सूचना जिसकी इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षा की जाएगी वह इस प्राधिकरण को समय-समय पर भेजी जाएगी।

12.7. प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 में यथा दिए गए दरमान के सूचकांकन को प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 3.2 के साथ पढ़ा जाए। यदि जेएनपीटी निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक पूरे नहीं करता है तो यह सूचकांकन के लिए पात्र नहीं होगा।

12.8. प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 7.1 के अनुसार, जेएनपीटी कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों का औसत वापसी समय, औसत पूर्व-बर्थिंग प्रतीक्षा समय एवं इसके प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किया गया प्रशुल्क पर वार्षिक रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेगा। वार्षिक रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के बाद 60 दिनों के भीतर पत्तन द्वारा जमा की जाएगी। कोई अन्य सूचना जिसकी इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षा की जाएगी वह इस प्राधिकरण को समय-समय पर भेजी जाएगी।

12.9. कार्य दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार, यह प्राधिकरण प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 7.1 के अधीन जेएनपीटी से इसके द्वारा प्राप्त सभी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण ऐसे प्रेषित कुछ आंकड़े/सूचना प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में जेएनपीटी से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हो। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़े/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और ऐसे प्रकाशन पर उनके राजस्व/परिचालन पर आशंकित प्रतिकूल प्रभाव के बारे बताया जाएगा। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

12.10. यदि सुविचारित अभिलेखों में कोई त्रुटि पाई जाती है, अथवा किन्हीं अन्य औचित्यपरक कारणों से, जेएनपीटी पर्याप्त औचित्य/कारण देते हुए निर्धारित प्रशुल्क और निर्धारित शर्तों की समीक्षा के लिए भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./459/16(143)]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 20th February, 2017

No. TAMP/48/2016-JNPT.—This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Sections 48, 49 & 50 of the Major Port Trusts Act, 1963, had disposed of the proposal received from the Jawaharlal Port Trust (JNPT) for general revision of its Scale of Rates on 04 January 2017. However, considering the time involved for notifying (Speaking) Order along with the Scale of Rates, approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved on 04 January 2017 was notified in the Gazette of India on 24 January 2017 vide Gazette No. 29. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the reasoned Speaking Order connected with disposal of the proposal of the JNPT for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS Case No. TAMP/48/2016-JNPT

The Jawaharlal Nehru Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 4th day of January, 2017)

This case relates to a proposal from Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for general revision of its Scale of rates.

2. The existing Scale of Rates of JNPT was fixed vide tariff Order No. TAMP/62/2012- JNPT dated 4 April 2014. This Order was notified in the Gazette of India on 19 May 2014. The said Order prescribed a tariff validity period till 31 March 2016.

3.1. The Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No. 8(1)/2014-TAMP dated 13 January 2015 issued the new "Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015 which is notified in the Gazette of India vide Gazette No. 30 dated 27 January 2015 by this Authority. The new "Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015" has come into effect from 13 January 2015. Thereafter, based on the stipulation contained in Clause 1.5 of the Tariff

Policy 2015, the Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy 2015, were firmed up and notified after consulting all the Major Port Trusts.

3.2. Thus, the proposals of all the Major Port Trusts are to be disposed of, following the stipulations contained in Tariff Policy, 2015, and the Working Guidelines.

3.3. The JNPT vide its letter dated 1 April 2016 had intimated that they are in the process of revising their Scale of Rates. However, keeping in view the impending Annual Closing of Accounts and work associated therewith, the JNPT had requested to extend the validity of the existing SOR till 30 September. The JNPT had, however, not indicated the time by when it will file the proposal. This Authority vide its Order dated 19 May 2016 has extended the validity of existing SOR upto 31 August 2016 and allowed time upto 15 June 2016 to JNPT to file its proposal for general revision of SOR

4.1. In this backdrop, the JNPT has filed its proposal following Tariff Policy, 2015, vide its letter No. JNP/Fin/TAMP/2016/174 dated 1 August 2016 for general revision of its Scale of Rates.

4.2. On initial verification of the proposal of JNPT, it was seen that the JNPT has not furnished the following, as required by the checklist to be complied by all Major Port Trusts, while filing their general revision proposal:

- (i). Highlights of the Proposal;
- (ii). Proposed Scale of Rates;
- (iii). Comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionalities i.e Form – 5;
- (iv). Reconciliation statement relating to expenses considered in the cost statement and total expenses reflected in the Audited Annual Accounts for each of the years under consideration;
- (v). Soft copy of the entire proposal with proper linkage.
- (vi). Copy of the approval of the Board of Trustees of the Port.

4.3. Accordingly, we have vide our letter dated 8 August 2016 requested JNPT to furnish requisite information immediately to enable us to proceed further.

4.4. The JNPT vide its email dated 11 August 2016 and 23 August 2016 has furnished the soft copy of proposal, highlights of the proposal, Proposed Scale of Rates, and Performance Standards. With regard to the approval of the Board, the port has stated that the proposal will be placed before the Board in its ensuing Board Meeting, and that the minutes and resolution shall be furnished after the Board approval. The JNPT has also stated that the Statement showing the comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionalities i.e Form – 5 will be submitted subsequently.

4.5. Subsequently, the JNPT vide its letter dated 1 September 2016 has made the following submissions:

- (i). Regarding Form No.5, it is to state that Port has not modified any of the conditionalities in the proposed Scale of Rates which are present in the existing Scale of Rates. Port has carried out few additions under the heading 'Notes' which are based on various orders issued by TAMP from time to time and Trade Notices issued by JNPT after June, 2014. Hence, it is felt that in absence of any additional conditionality there is no need for Form-5 in the form of a comparison chart between existing SoR and proposed SoR. An Annexure showing compilation of the additional notes is furnished by JNPT.
- (ii). The Meeting of Board of Trustees of JNPT is scheduled to be held in the second fortnight of September 2016. Hence, copy of the Agenda Note and minutes of the meeting approving the subject proposal shall be furnished after approval of the Board.

5.1. The submission made by JNPT in its general revision proposal are as follows:

- (i). **Revenue:**

Annual Revenue Requirement (ARR) for the year 2014-15 has been assessed in order to ascertain the revenue gap at the existing tariff level. The ARR for 2014-15 for the purpose of fixation of tariff after

6% indexation has been assessed to be ₹81,314.19 lakh and after 3.82% indexation for 2014-15 is ₹84,420.39 lakhs.

(ii). **Expenditure:**

(a). Further, in assessing the ARR in terms of Tariff Policy, the following items of expenditures have been excluded:

- (i). Expenses related to Estate and proportionate expenses of Management & General Administration Overheads and Finance & Miscellaneous Expenses.
- (ii). 4/5th of Contribution to pension fund.
- (iii). Management & General Overheads over and above 25% of the aggregate of the Operating expenditure and depreciation.
- (iv). Dredging Expenses equivalent to the amount of subsidy received from the Government

(iii). **Scale of Rates:**

The following Percentage increase has been proposed in the existing SOR. The percentage has been arrived based on ceiling indexed annual revenue requirement (ARR):

Sr. No.	Activity	Percentage increase
1.	Bulk other than Liquid	16%
2.	Container Related Charges	16%
3.	Vessel Related Charges	21%
4.	Liquid Cargo	5%

5.2. The JNPT has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form 1 and Revenue estimation at the proposed rate in Form 3.

(i). A summary position of ARR computation furnished by JNPT for the period 2011-12 to 2013-14 is tabulated below:

Sr. No.	Description	Y-3 (2011-12)	(₹ in Lakhs)	
			Y-2 (2012-13)	Y-1 (2013-14)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i)	Operating Expenses	27,303.78	36,036.07	35,149.30
(ii)	Depreciation	3,853.41	4,325.54	4,977.09
(iii)	Management & General Overheads	12,530.84	13,540.46	14,752.01
(iv)	Finance & Miscellaneous Expenses	7,910.81	15,667.49	31,124.32
	Sub Total 1 = (i)+(ii)+(iii)+(iv)	51,598.84	69,569.56	86,002.73
(2).	Less Adjustments			
(i)	Estate related Expenses			
	(a). Operating Expenses	3,794.65	6,711.26	3,958.40
	(b). Depreciation	400.43	387.11	381.46
	(c). Allocated Management & Administrative Overheads	1,687.18	2,381.35	1,595.50
	(d). Allocated FME	39.28	70.86	154.26
	Sub Total 2 (i) = (a)+(b)+(c)+(d)	5,921.54	9,550.59	6,089.63
(ii)	Interest on loans	-	8.73	-

(iii)	4/5th of One Time Expenses, if any like Arrears of Wages, Arrears of Pension / Gratuity, Arrears of Exgratia Payment, etc. (list out each of the items)			
	(a). Pension	-	-	-
	(b). Gratuity	-	-	-
	(c). Leave Encashment	-	-	-
	(d). Provision For Wage Revision	-	-	-
	Sub Total 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]	-	-	-
(iv)	4/5th of the Contribution to the Pension Fund	6,330.61	11,031.97	23,433.25
(v)	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	4,103.13	2,843.30	4,209.88
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.	Not Applicable		
	(a). Operating Expenses	-	-	-
	(b). Depreciation	-	-	-
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads	-	-	-
	(d). Allocated FME	-	-	-
	Subtotal 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	-	-	-
	Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	16,355.28	23,434.58	33,732.75
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1-2)	35,243.56	46,134.98	52,269.97
(4).	Average Expenses of SI. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3	44,549.50		
(5).	Capital Employed			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)			114,293.83
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)			119,456.53
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts.			(37,241.47)
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2014 as per Audited Accounts.			(4,134.19)
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2014 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.			
	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines			
	(a). Inventory			625.82
	(b). Sundry Debtors			1,548.08
	(c). Cash			6,463.85
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)	-	-	8,637.75

	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]	-	-	201,012.45
(6).	Return on Capital Employed 16% on SI. No. 5(vii)	-	-	32,161.99
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [(4)+ (6)]	-	-	76,711.50
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 i.e. @ 6% (7*1.06)	-	-	81,314.19
(9).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 i.e. @ 3.82% (8*1.0382)	-	-	84,420.39
(10).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	-	-	84,420.39
(11).	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at SI No. 10 above			84,420.39

(ii). The JNPT (in Form 3) has furnished working of revenue estimation considering the existing tariff and the proposed tariff for the actual traffic of 2014-15.

(iii). The Performance Standards proposed by JNPT in Form - 6 are as follows:

Sl. No.	Performance Parameters	Existing Performance Standards 2015-16	Proposed Performance Standards 2016-17
1	Cargo Related Services		
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups		
	(i) Container	26082	27000
	(ii) Dry Bulk	4316	4198
	(iii) Liquid	8933	7328
(b)	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	18.04	18.50
2	Vessel Related Services		
(a)	Average Turnaround Time of Vessels-Port A/c (in days)	1.43	1.72
(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels-Port A/c (in days)	0.16	0.16
3	Any other parameters found relevant by the Port	-	-

6.1. As per clause 5.2 of Tariff policy guidelines 2015, the Major Port Trusts shall host the draft SOR along with the proposed Performance Standards in its website, giving the designated email address of Port as well as TAMP for comments of relevant stakeholders/ users within 15 days' time. Accordingly, we have vide our letter dated 26 August 2016 requested JNPT to confirm the hosting of draft SOR and performance standards on its website. In this regard, a list of concerned users/ user organisations was also forwarded to JNPT.

6.2. In this connection, the JNPT vide its email dated 20 September 2016 has endorsed to us the copy of Trade notice being issued by JNPT to the users/ user organisations intimating them about uploading of proposed tariff revision, proposed Performance Standards and draft Scale of Rates on their website and requesting users/ user organisations to furnish their comments on or before 30 September 2016, to TAMP as well as JNPT.

6.3. In this regard, the Indian National Ship Owners Association (INSA) and M/s. Hyundai Merchant Marine India Private Limited (HMMIPL) have furnished their comments. These comments were forwarded to the JNPT for feedback comments. The JNPT vide its emails dated 21 October 2016 and 30 November 2016 has responded to the comments of INSA and HMMIPL.

7. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the JNPT was requested vide our letter dated 26 September 2016 to furnish additional information/ clarification on some points. The JNPT has responded vide its letter dated 29 October 2016 and 29 November 2016. The information / clarification sought by us and the response of JNPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information sought by us	Reply of JNPT															
1.	General																
(i).	The JNPT vide its letter dated 1 September 2016 has stated that its proposal will be placed before the Board meeting scheduled to be held in the Second fortnight of September 2016. The JNPT is requested to furnish the Minutes of the Board Meeting approving the subject proposal.	<p>The above referred proposal of JNPT was placed before Board of Trustees in their 11th Board meeting held on 5th October, 2016 in Mumbai. This was deliberated by the Board of Trustees. Minutes of Board Meeting has been furnished by the JNPT. From the Minutes of the Meeting, it is seen that the JNPT Board has resolved to approve the proposal of the JNPT seeking for increase in tariff rates as given below:</p> <table> <tr> <th>Sr. No.</th><th>Activity</th><th>Percentage increase</th></tr> <tr> <td>1.</td><td>Bulk other than Liquid</td><td>16%</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Container Related Charges</td><td>16%</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>Vessel Related Charges</td><td>21%</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>Liquid Cargo</td><td>5%</td></tr> </table>	Sr. No.	Activity	Percentage increase	1.	Bulk other than Liquid	16%	2.	Container Related Charges	16%	3.	Vessel Related Charges	21%	4.	Liquid Cargo	5%
Sr. No.	Activity	Percentage increase															
1.	Bulk other than Liquid	16%															
2.	Container Related Charges	16%															
3.	Vessel Related Charges	21%															
4.	Liquid Cargo	5%															
(ii).	Vide the said letter, the JNPT has also stated that the port is in the process of hosting the proposed Scale of Rates and Performance Standards in the website of JNPT. In this regard, the JNPT vide its email dated 20 September 2016 has endorsed to us the email sent by it to the users intimating about uploading on its website about issue of a Trade Notice by JNPT with regard to tariff revision, proposed Scale of Rates and Performance Standards and requesting the users to forward their comments to us as well as JNPT. In this connection, from the email, it is seen that, JNPT has issued the email only to few users, whereas we have vide our letter of even number dated 26 August 2016 requested JNPT to communicate about hosting of draft Scale of Rates and Performance Standards as per the list enclosed therein. The JNPT is again requested to intimate all the users (as per the user list indicated by us vide our letter dated 26 August 2016) about hosting of draft Scale of Rates and Performance Standards and requesting them to furnish their comments to us as well as JNPT. A Copy of the said intimation is to be endorsed to us.	Port has already hosted draft Scale of Rates and the performance standards on its website. JNPT has also intimated all the users as per the Users List communicated by TAMP vide letter dtd. 26 August, 2016. Initially, email Id's of all the users were not available and hence three mails to users were sent separately. No comments were received by the Port from any users till 30 September 2016. Subsequently, comments were received from Indian National Ship Owners Association and clarification issued to them by Port is furnished.															
2.	Form No. 1																
(i)	The Finance and Miscellaneous Expenses as per the Annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14 reflect an amount of `7505.49 lakhs, `13,429.13 lakhs, and `29,079.97 lakhs respectively towards "Retirement Gratuity/ Pension/ Leave Encashment as per Actuarial Valuation". However, from the workings relating to consideration of 4/5 th of contribution of Pension Fund in Form-1, the JNPT is seen to have	Annual Accounts in the year 2011-12 includes the amount of foreign service contribution also which is not conforming part of superannuation benefits/ terminal benefits i.e. retirement gratuity, pension and leave encashment. Hence, the same has been deducted from Finance and Miscellaneous Expenses as per annual accounts. Secondly on conservative															

	considered the base amount at `7,952.54 lakhs, `13,860.82 lakhs and `29,445.82 lakhs respectively during the said three years which differ with audited accounts. The said difference to be reconciled.	basis amount of leave encashment paid to the employees which forms a part of employee remuneration (excluding terminal benefits like gratuity paid during retirement) has also been added to this amount for working out the disallowance figure i.e. 4/5 of the contribution. JNPT has furnished the Reconciliation statement. (The Reconciliation statement was not found attached. Thereafter, the JNPT has furnished the same vide its e-mail dated 24 November 2016						
(ii).	Capital Employed (Sl.No. 5 (iii) & (iv) of Form-I): As per Clause 2.4 of Working Guidelines, for computation of capital employed, the port has to exclude net value of fixed asset related to estate activity and net fixed assets transferred to BOT operators as on 31 March 2014 as per Audited Annual Accounts. The JNPT has excluded `37,241.47 lakhs towards net value of fixed asset related to estate activity and ` 4134.19 lakhs towards net value of fixed asset transferred to BOT operators. These figures could not be correlated with the figures reported in the Annual Accounts. The Port is requested to furnish working in respect of each of the above net value of fixed assets excluded.	Computation of capital employed has been done as per clause 2.4 of the working guidelines excluding net value of fixed assets related to estate activity and net fixed assets transferred to BOT operators. Working sheet related to this assessment is furnished by the JNPT						
(iii).	Working Capital: As per Clause 2.5 of the Working Guidelines, the Limit on inventory other than capital spares and excluding fuels is six months average consumption, sundry debtors balance at two months estate income, railway terminal handling charges and cash balance will be one month cash expenses. In this backdrop, the JNPT is requested to furnish the detailed working of the following: (a). The inventory excluding fuel and customised spares as in the Accounts as relied upon by JNPT in Form 4 is ` 1251.64 lakhs. Reference to the said figure in the Annual Accounts to be indicated. (b). The cash balance worked out by the JNPT in Form 4 at ` 64.64 crores.	Working capital has been estimated as per clause 2.5 of the working guidelines described by TAMP. Detailed working statements showing inventory excluding fuel is furnished by the Port. Also, detailed working related to cash balance worked out by Port is attached.						
3.	<u>Revenue Estimation at the proposed Scale of Rates (FORM NO.3):</u>							
(i).	While estimating the revenue at the proposed Scale of Rates in Form-3, the JNPT is not seen to have estimated income arising out of levy of some services, though rates for the said services are proposed in the draft Scale of Rates. The JNPT is, therefore requested to capture the income arising out of the following services in Form-3: <table border="1" data-bbox="210 1630 865 2065"> <thead> <tr> <th>Sr.No</th><th>Schedule</th><th>Description</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(i).</td><td>Schedule 2.2 (C)</td><td>'Schedule of shifting charges for shifting from one terminal to another, Bombay port limits, anchorage or anywhere within the JNPT limits (other than 2.2 B)'. (ii). Schedule 2.2 (F) Pilotage Fee for vessels Not required Tug Assistance. (iii). Schedule 3.3.1 (G) Other services rendered to containers (iv). Schedule 3.3.4 (B) Hatch Cover charges (one hatch to another hatch)</td></tr> </tbody> </table>	Sr.No	Schedule	Description	(i).	Schedule 2.2 (C)	'Schedule of shifting charges for shifting from one terminal to another, Bombay port limits, anchorage or anywhere within the JNPT limits (other than 2.2 B)'. (ii). Schedule 2.2 (F) Pilotage Fee for vessels Not required Tug Assistance. (iii). Schedule 3.3.1 (G) Other services rendered to containers (iv). Schedule 3.3.4 (B) Hatch Cover charges (one hatch to another hatch)	Port was not able to estimate income arising out of levy of few services for which there are prevailing rates in the SOR and the proposed SOR. This is because the revenue out of these items is not of significant nature and quantitative details for these items are not available with the Port.
Sr.No	Schedule	Description						
(i).	Schedule 2.2 (C)	'Schedule of shifting charges for shifting from one terminal to another, Bombay port limits, anchorage or anywhere within the JNPT limits (other than 2.2 B)'. (ii). Schedule 2.2 (F) Pilotage Fee for vessels Not required Tug Assistance. (iii). Schedule 3.3.1 (G) Other services rendered to containers (iv). Schedule 3.3.4 (B) Hatch Cover charges (one hatch to another hatch)						

	(v).	Schedule 3.3.5.	Storage charges on Uncleared Goods	
	(vi).	Schedule 3.3.6	Charges for Inter Terminal Transfer of Transshipment Containers between JNPT and NSICT.	
	(vii).	Schedule 3.3.7	Inter Terminal Rail Handling Operation (ITRHO)	
	(viii).	Schedule 3.3.8	Mandatory User Charges (MUC).	
	(ix).	Schedule 3.3.9	Toll Charges.	
	(x).	Section 3.3.1 (B)	Hazardous Containers (Export)	
	(xi).	Section 3.3.1 (E)	Shut out Containers	
	(xii).	Section 5.1 to 5.4	Charges on motor vehicles or any other equipment's passing through the port	
	(xiii).	Section 6.1,6.3,6.4,6.5	Miscellaneous Charges.	
(ii).	On comparison of the rates as considered in the Annexures (pertaining to the Form 3) and the proposed draft Scale of Rates, it is seen that the rates considered in the Annexures are different from the rates proposed by JNPT in proposed draft SOR. The port is requested to have a relook at the proposed tariff for all items and correct them wherever necessary to ensure that the rates as considered in the Annexures to Form-3 and the rates proposed by JNPT in the proposed draft SOR are the same.			Rates considered in form 3 and proposed draft SOR are different from each other as the rates of form 3 are the actual percentage of increase required for matching the estimated revenue by considering traffic of 2014-15. However, the rates of increase proposed are rounded off to the nearest integer for the purpose of simplicity.
(iii).	In the Annexure K of the Form 3, the heading is given as "Dwell time charges for container stored in the port premises and shallow water berth", whereas in the proposed SOR the heading is indicated as dwell time charges for container stored in the port premises". The reason for indicating different headings in two different places to be furnished.			The heading indicated in the Annexure-K of the Form 3 may be read as 'Dwell Time Charges for containers stored in Port premises in place of Dwell Time Charges for containers stored in Port premises and Shallow Water Berth.
(iv).	In the Annexure K of the Form 3, the port has not estimated dwell time income from the following: (a). ICD – (Import/ Export and Loaded/ Empty) moved by road/ rail. (b). Transshipment – (Loaded/ Empty). (c). Shutout – (Loaded/ Empty). (d). Back to town – (Loaded/ Empty). The JNPT is requested to estimate the dwell time income for all the above category of containers.			It is practically not possible to estimate the dwell time income for lack of quantitative details in case of following items: a) ICD - Import/Export and Loaded/Empty. b) Transshipment - Loaded/Empty c) Shut out - Loaded/Empty d) Back to town - Loaded/Empty
(v).	Charges for dry bulk and general cargo - (Annexure M to O): The port under the Schedule 4.6.2 in the proposed SOR has introduced Wharfage charges for handling of the liquid cargo at JNPT Shallow Water Berth. In this regard, the JNPT is requested to furnish the following:			Under 4.6.2 of the SOR port has introduced wharfage charges for handling liquid cargo at JNPT Shallow Water Berth in this regard following clarifications are furnished :
	(a). Basis to arrive at each of the rates proposed at Section 4.6.2 for each of the Liquid Cargo.			The base rate for each of the liquid cargo items are as per the BPCL SOR which port had been following since commencement of these services by Port. BPCL terminal being in the vicinity of Shallow Water Berth of JNPT port has adopted that SOR with the consent of users and TAMP had been informed earlier in this regard.
	(b). In Annexure- M to Form- 3 which captures the estimated income to be earned at the proposed level of tariff, the cargo items considered in Annexure-M is different from			The cargo items considered in Annexure-M to Form 3 are as per the list of cargo reflected under 4.6.2 of proposed SOR. The item has been included under

	the cargo items listed in Section 4.6.2 of the Scale of Rates. The JNPT may ensure same list of cargo to be reflected in Section 4.6.2 of SOR and in Annexure-M of Form-3.	form 3 as wharfage-liquid in place of giving a detailed list which is given in Annexure-M.
	(c). The rates as reflected in Section 4.6.2 of SOR do not match with the rates considered in Annexure-M of Form-3, for estimation of income. The JNPT is requested to ensure considering same rates in Section 4.6.2 of SOR and in Annexure-M of Form-3.	As mentioned earlier in point no.3(ii) above the proposed rate of increase has been rounded off to the nearest integer for the purpose of simplicity.
	(d). In Wharfage Schedule at Section 4.1, wharfage rates are prescribed for different cargo items in the proposed SOR. In the income estimation workings at Annexure-N to form-3, the wharfage income is seen to be estimated at a consolidated figure of `3.78 crores, without estimating individual wharfage income for each cargo item. The JNPT is requested to furnish wharfage income for each cargo item listed under the wharfage schedule at the proposed level of tariff.	Comments are same as mentioned in point no. 3(i). This is because the revenue out of these items is not of significant nature and quantitative details for these items are not available with the Port.
(vi).	In the Form 3, the JNPT has estimated revenue from container handling charges at shallow water berth [Sr. no. 2(A) (I)], C R O from NSICT/GTI [Sr. no. 2(A) (m)] and Other General Income [Sr. no. 3(D)] to the tune of `21.71 crores, `12.36 crores and `3.17 lakhs respectively. However, in the proposed SOR the rates for the said services do not appear to have been proposed. The port is requested to examine and propose necessary rates in its proposed SOR.	All the rates proposed under Charter III i.e. "Charges to services rendered to Containers and Containerized cargo" are applicable for Main Container Berth as well as Shallow Water Berth both forming part of JN Port. Hence, no separate rates have been proposed for Main Container Berth and Shallow Water Berth for all the services rendered by the Port. The charges for C R O from NSICT/ GTIPL have been mentioned under Section 3.3.6 of the proposed SOR. The charges for 'Other General Income' have been stated under section 2.5 of the proposed SOR.
4.	<u>Proposed Scale of Rates:</u>	
(i).	In the General Terms & Conditions, the JNPT is not seen to have incorporated the notes relating to the latest coastal concession, notes relating to application of indexation factor on achievement of performance standards, notes relating to classification of vessel for levy of Cargo Related Charges & Vessel Related Charges. The JNPT is requested to propose suitable notes in this regard.	The following may be added under General Terms and conditions of Chapter-I Clause 1.2 at (xiii) (i), (ii) and (iii). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate. (i). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. Ship to Ship transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including Wharfage in the following scenario: (a) Convened to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port. (b) Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port. *The Central Board of Excise and Customs Circular No.15/2002- Cus dated 25 th February 2002 allows carriage of coastal cargo from One Indian Port to another Port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion. (ii). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be
(ii).	This Authority has passed the following common adoption order to be complied by all Major Port Trusts. It is however seen that the port has not included the provisions in the above common adoption order in the proposed SOR. In this connection, the JNPT is requested to incorporate suitable provisions in its Scale of Rates and to consider the impact of the same in the income estimation: (a). Order No. TAMP/14/2016-Misc dated 9 February 2016 relating to prescription of lower charges for cargo & vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours by the Major Port Trusts and BOT Operators operating thereat in pursuance of MOS letter No. PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016. (b). Letter No. TAMP/35/2013-Misc. dated 7 August 2014 directing all Major Port Trusts to prescribe a suitable note in their respective SOR regarding applicability of wharfage rates for Defence Stores in such a way that there is no ambiguity in mind of users on the application of the prescribed rates. (c). Letter No. PD-25021/7/2015-PD.1. dated 16 April 2015 of MOS directing to all Major Port Trusts to follow the TAMP letter No. TAMP/53/2002-Misc dated 25 March 2015 regarding wharfage charges on vessel manifested as cargo in the Import General Manifest (IGM) or Export	

	General Manifest (EGM).	<p>levied at the rate applicable for coastal cargo/container.</p> <p>(iii). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading License can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Custom Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.</p> <p>The following may be added under General Terms and Conditions of Chapter-I, Clause 1.2 at xv:</p> <p>“80% discount on vessels related charges and Cargo Related Charges for coastal transportation of vehicles though Ro-Ro ship will be granted for a period of two years with effect from 20" September 2016”.</p> <p>2. Notes relating to application of indexation factor on achievement of Performance standard, The following may be added Under General Terms and Conditions of Chapter-I, Clause 1.2 at xiv.</p> <p>(a). The SOR is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be annually announced by the Authority. The next annual indexation will be from 1 April 2017 subject to the JNPT achieving the performance standard notified along with the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in the SOR for that particular year.</p> <p>(b). The Port should declare the Performance Standards achieved by it annually for the period 1 January to 31 Dec vis-a-vis the Performance Standards notified by the Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to the Authority. If the Performance Standards as notified by the Authority are achieved by the Port, then the Port will automatically index the SOR at 100% of WPI announced by the Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 April of the relevant year. The indexed SOR by the JNPT to be intimated by the Port of the concerned users and to the Authority.</p> <p>3. Note relating to classification of vessel for levy of Cargo Related & Vessel Related Charges.</p> <p>This was earlier incorporated in Chapter-I, Para 1.2 of General Terms and conditions under Clause xiii and the same is now modified at Clause xiii (ii) (iii) as mentioned above at Sr. No. 1.</p> <p>Further, with reference to Sr. No. 4(a), JNPT would like to state that, JNPT is operating 24/7 virtually for 365 days in a year barring few Port Closed Holidays. Hence no separate discount is envisaged for working after regular hours.</p>
--	-------------------------	---

8. A joint hearing on the case in reference was held on 10 October 2016 at the Office of this Authority. At the joint hearing, the JNPT made a Power Point presentation of the proposal. At the joint hearing, the JNPT and the concerned users/ organization bodies have made their submissions at the joint hearing.

9.1. Subsequently, the JNPT vide its letter dated 15 November 2016 has forwarded the proposal for equalizing the rates for moving containers from container yard to Railway Flat or vice versa and from container yard to Truck or vice versa.

9.2. The submissions made by JNPT in its above referred letter are as follows:

- (i). The NITI Aayog in its meeting held on 9 August 2016 has advised to equalize the rates charged by JNPT for handling of containers moved by road and rail towards promoting the transfer of containers by rail.
- (ii). The current share of rail volume at JN Port, as a total percentage of total container throughput, is less than 15%. This is considerably low as earlier share of around 26% in 2009-10. Measures have been taken by JNPT to improve the rail share, such as grant of rebate for rail movement from CFS. However, the negative trend is continuing.
- (iii). JNPT is capable of handling 30 trains per day with the current infrastructure. The Port is currently handling around 12-15 rakes on a day. This is heavy underutilization of terminal asset.
- (iv). The shift of container movement from Rail to Road has resulted in more trucks being deployed on the road to move these containers. This extra number of trucks has led to excess pressure on the limited road infrastructure outside the terminal resulting in traffic congestion and local unrest.
- (v). In order to reverse this trend, it is recommended to incentivize containers moving by rail so as to reduce movement by road. It is, therefore, proposed to equalize the rates of handling containers being transferred by rail and road. This would make the entire ICD movement across all destinations move competitive.
- (vi). For retaining the gross revenue, a marginal increase is to be made in the cost of moving boxes by road, however the overall benefit like reducing road congestion would justify this marginal increase.
- (vii). A comparative position of the existing rates and the proposed rates, as given by JNPT is as follows:

Particulars	Size	Existing Rate in ₹	Proposed Rate in ₹	Difference in ₹
Road	20'	476.00	844.00	368.00
	40'	714.00	1,266.00	552.00
Rail	20'	1,547.00	844.00	(368.00)
	40'	2,320.50	1,266.00	(1,054.50)

- (viii). A proposal was moved vide Item No. 9 in the Board Meeting held on 28 October 2016. The Board of Trustees after deliberation approved the proposal. The JNPT has furnished a copy of the Minutes of the Board Meeting according approval to equalize the handling charges for both rail and road as advised by NITI Aayog in order to promote transfer of containers by rail at JNPT with the revised handling charges of ₹ 844/- for 20' and ₹ 1266/- for 40' containers for both rail and road.
- (ix). The common handling charges for both rail and road have been proposed by assuming 25% carriage by rail in future. The rates are designed to retain the total income even if the separate rates were continuing.

9.3. Thus, the JNPT has requested to notify the following proposed rates at the earliest:

“3.3.1 CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerized cargo passing through the port.

A. NORMAL CONTAINERS/ REEFER CONTAINERS :

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
3	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	844.00	844.00	844.00	844.00
4	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	844.00	844.00	844.00	844.00

”

9.4. Considering that the proposal of JNPT has emanated on account of the advice of the NITI Aayog to promote the transfer of containers by rail so as to keep a check on the congestion in the roads as well as the pollution emitted by the vehicles carrying the containers by road, any delay in the implementation of the rates proposed by JNPT, may go against the spirit of the advice rendered by the NITI Aayog. In view of the above position, this Authority vide its Order no. TAMP/48/2016-JNPT dated 17 November 2016 has authorised the JNPT to collect the proposed equalisation charges with immediate effect on an adhoc basis.

9.5. Given that the JNPT general revision proposal is under process, it was decided to capture the financial implication arising out of the implementation of the proposed rates with immediate effect in the overall revenue estimation in the said case in reference. Accordingly, the rates approved then, were to have a prospective effect.

9.6. Subsequent to this, the proposal of JNPT for equalizing the rates for moving containers from container yard to Railway Flat or vice versa and from container yard to Truck or vice versa, was taken up on consultation with the relevant stakeholders. Only one of the users viz., M/s. Hyundai Merchant Marine India Private Limited (HMMIPL) has furnished its comments. The comments of HMMIPL have been forwarded to the JNPT for feedback comments. The JNPT has not responded to the comments of HMMIPL, till the case was taken up for finalisation.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates of the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) was last approved vide Order No. TAMP/62/2012- JNPT dated 4 April 2014. This Order was notified in the Gazette of India on 19 May 2014. The said Order prescribed a tariff validity period till 31 March 2016.
- (ii). The Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No. 8(1)/2014 TAMP dated 13 January 2015 has issued the new “Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015” which was notified in the Gazette of India vide Gazette No. 30 dated 27 January 2015 by this Authority. The new “Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015” has come into effect from 13 January 2015. Thereafter, as stipulated in Clause 1.5. of the Tariff Policy, 2015, the Working Guidelines was issued by this Authority in consultation with all the Major Port Trusts to operationalize the Tariff Policy. The Working Guidelines was notified on 4 June 2015 vide Gazette No.207.
- (iii). In this backdrop, given that the validity of the existing Scale of Rates of the JNPT is till 31 March 2016, the JNPT has come up with a proposal for revision of its tariff for the period from 01 April 2016 to 31 March 2019, following the Tariff Policy, 2015 and the Working Guidelines.
- (iv). The general revision proposal has been filed by the JNPT in August 2016. Subsequently, the JNPT has furnished the information/ clarification sought by us vide its letters dated 29 October 2016 and 29 November 2016. Simultaneously, the JNPT had also filed a proposal for equalization of rates of containers moved by rail and road on 15 November 2016. The said proposal was taken up on consultation. Thereafter, the JNPT proposal for general revision of its Scale of Rates has been taken up for finalization. For the purpose, the proposal filed by JNPT in August 2016 along with submissions made by the port during the processing of the case are considered in this analysis.
- (v). (a). Clause 2.1 of the Tariff Policy, 2015 requires each Major Port Trust to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of Actual Expenditure as per

the Audited Accounts of the three years 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) subject to certain exclusions as prescribed the Clause 2.2. of the Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on the Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March 2014, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost and Management Accountant.

- (b). The JNPT has assessed the Annual Revenue Requirement (ARR) based on Audited Annual Accounts for three years i.e. 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) duly certified by a practicing Chartered Accountant. The JNPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the year 2011-12, 2012-13 and 2013-14. The following adjustment done by JNPT in line with provisions prescribed in Clause 2.2. of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. of Working Guidelines are brought out for specific mention:

- (i). The JNPT has excluded expenses (i.e. operating expenses, allocated Management & Administrative overheads and allocated Finance and Miscellaneous Expenses) related to estate activity to the tune of ₹ 5921.54 lakhs, ₹ 9550.59 Lakhs and ₹ 6089.63 lakhs respectively for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14. Interest on loans to the tune of ₹ 8.73 Lakhs during the year 2012-13 has also been excluded.
- (ii). As per Clause 2.2(iii) of Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines, 1/5 of one-time expenses like arrears of wages, pension/ gratuity, ex-gratia payments arising out of wage revision etc. are to be included from the Annual Revenue Requirement (ARR). Likewise, 1/5th of the Contribution to Pension Fund is to be included for the calculation of ARR. This means 4/5th of the above mentioned expenses are to be excluded in the ARR computation.

In this connection, the JNPT has excluded ₹ 6330.61 Lakhs, ₹ 11031.97 Lakhs and ₹ 23433.25 Lakhs for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively as a 4/5th of the Contribution to the Pension Fund. For the purpose, the JNPT, in addition to the amount towards 'Retirement Gratuity/ Pension/ Leave Encashment as per Actuarial Valuation' as reflected in the Annual Accounts, has considered the amount of leave encashment paid to the employees which forms part of employee remuneration (excluding terminal benefits like gratuity paid during retirement) and has excluded the amount pertaining to the foreign service contribution (which do not form part of superannuation benefits/ terminal benefits i.e. retirement gratuity, pension and leave encashment). The amount of Leave encashment paid to the employees being part of the Salary expenditure; and, therefore can be a part of the operating expenses and not to be treated differently. Suitable changes are carried out in the 4/5th of the Contribution to the Pension Fund as assessed by the Port. Thus, as against an amount of ₹ 6330.61 lakhs, ₹ 11031.97 lakhs and ₹ 23433.25 lakhs excluded by JNPT from the operating expenses, only an amount of ₹ 5966.78 lakhs, ₹ 10688.54 lakhs and ₹ 23,146.17 lakhs is considered for exclusion.

- (iii). As per Clause 2.2. (iv) of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. (iv) of the Working Guidelines, Management and General Administration Overheads subject to a cap of 25% of aggregate of the operating expenditure and depreciation is only to be considered in the ARR calculation.

The Management and General Administration Overheads reported in the Audited Annual Accounts is ₹ 10843.66 Lakhs, ₹ 11159 Lakhs and ₹ 13156 Lakhs for years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively. Thereafter, the JNPT has assessed 25% of the Operating Expenses (including depreciation but excluding operating expenses relating to Estate) as per Audited Annual Accounts at ₹ 6740.53 Lakhs, ₹ 8315.81 Lakhs and ₹ 8946.63 Lakhs. As per the working furnished by the JNPT in Form-2, the JNPT has identified an amount of ₹ 4103.13 Lakhs, ₹ 2843.30 Lakhs, and ₹ 4209.88 Lakhs of Management and General Administration Overheads as excess of 25% of aggregate of operating expenses and depreciation and hence has excluded the same from ARR in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively complying with the provisions of Tariff Policy, 2015.

- (iv). As per Clause 2.2(v) of the Working Guidelines notified by this Authority all expenses relevant for captive berths are to be excluded from the computation of ARR. The JNPT has not indicated any existence of Captive berths and has, therefore, not estimated any expenditure under this head.
- (vi). Following the provisions prescribed at Clause 2.3. of the Tariff Policy, 2015 and Clause 2.3. of the Working Guidelines, the average expenses for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 works out to ₹ 44,880.95 lakhs as against ₹44549.50 Lakhs arrived at by the JNPT.
- (vii). (a). The JNPT has arrived at capital employed in line with provision prescribed in Clause 2.4. of the Working Guidelines. The JNPT has considered the net fixed assets as on 31 March 2014 as reported in the Audited Annual Accounts plus capital work-in-progress.
- (b). For computation of capital employed, as per Clause 2.4 of Working Guidelines, the port has to exclude net value of fixed asset related to estate activity and net fixed assets transferred to BOT operators as on 31 March 2014 as per Audited Annual Accounts. The JNPT has excluded ₹ 37241.47 lakhs towards net value of fixed asset related to estate activity and ₹ 4134.19 lakhs towards net value of fixed asset transferred to BOT operators. The JNPT has given details of the asset related to estate activity and the asset transferred to BOT operators. The details as furnished by the Port are relied upon.
- (c). As stated earlier, the JNPT has stated that there are no fixed assets relating to captive berth.
- (d). Working capital comprises of Inventory, Sundry debtors and Cash balances. The Sundry debtors and Inventory is reported to have been computed as per norms prescribed in clause 2.5. of Working Guidelines.
- To arrive at the Cash balance, the JNPT is seen to have considered one month expenses (excluding depreciation but including the finance and miscellaneous expenses). To arrive at the cash balance at one month cash expenses, the finance and miscellaneous expenses is not taken into account. Accordingly, the cash balance is reworked out at one month cash expenses excluding finance and miscellaneous expenses. Thus, the cash balance works out to ₹ 3870.15 Lakhs instead of ₹ 6463.85 Lakhs.
- (e). Thus, the total capital employed including the working capital works out to ₹ 1984.19 crores instead of ₹ 2010.12 crores as assessed by the JNPT.
- (f). Return on Capital Employed at 16% is worked out on the revised Capital Employed, which works out to ₹ at ₹317.47 crores, which is considered in the ARR computation.
- (viii). The ARR is the average of the expenditure for the three financial years 2011-12 to 2013-14 at ₹ 448.81 crores plus 16% Return on Capital Employed at ₹ 317.47 crores, aggregating to ₹ 766.28 crores as on 31 March 2014. Further, as per Clause 2.7. of Working Guidelines, the said ARR has been indexed @ 100% of the Wholesale Price Index (WPI) applicable for the year 2014-15 and 2015-16 at 6% and 3.82% respectively. The ceiling indexed ARR works out to ₹843.28 crores for the year 2015-16, as against ₹ 844.20 crores assessed by the Port.

The detailed working of ARR calculation, as given by the port duly certified by Chartered Accountant subject to the change in the average expenses and cash balance, as discussed earlier, is relied upon. A summary of certified ceiling indexation ARR is given below:

(₹ in Crores)

Sr. No.	Particulars	2011-12	2012-13	2013-14
1	Average Expenses		448.81	
2	Capital employed as on 31.03.2014 including capital work in progress as on 31.03.2014 and working capital as per norms		1984.19	
3	Return on capital employed @ 16%		317.47	
4	ARR as on 31 March 2014 (4=1+3)		766.28	
5	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 (6%)		812.26	

6	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 (3.82%)	843.28
7	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	843.28

- (ix). (a). As per Clause 2.6. of Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant. While drawing up the proposed SOR, the JNPT is seen to have proposed about 21% increase in the vessel related charges, about 16% increase in the container and cargo related charges (except liquid cargo) and about 5% in the Liquid Cargo charges. The Port has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2014-15 as required as per Clause 2.9. of the Working Guidelines, to arrive at the revenue requirement of ₹ 844.20 crores, as assessed by it.
- (b). Considering that the ARR has been reworked at ₹843.28 crores, as brought out above, there can be a view that the proposed SOR of JNPT is to be modified so as to result in an income at the level of ARR of ₹ 843.28 crores, instead of ₹ 844.20 crores, as assessed by the Port.
- (c). In this connection, it is to state that the difference between the ARR and the income at the proposed level of tariff works out to ₹ 0.92 crores. As a percentage, it works out to 0.11%. In other words, the rates proposed in the proposed Scale of Rates are to be reduced by 0.11%, as an arithmetical exercise to maintain parity between the income at the proposed level of tariff and the ARR. However, considering the miniscule quantum of reduction warranted in the proposed Scale of Rates, this Authority is inclined to maintain the rates as considered by JNPT in the calculation of income at the proposed level of tariff.
- (d). It is also noted that rates considered in the calculation of income at the proposed level of tariff has been rounded off to the nearest integer by JNPT while prescribing the rates in the Scale of Rates. Considering that the rounding off the rates to the nearest integer is a significant impact at the overall macro level, it is felt appropriate to take into account the rates as they are considered by JNPT in the calculation of income at the proposed level of tariff, without rounding off.
- (e). Considering the position that the increase in the vessel, container and cargo related charges as sought by the JNPT is closer to the ceiling indexed Annual Revenue Requirement and based on the judgment of the Port, this Authority is inclined to grant the increase as proposed by the port. It is noteworthy that the impact on revenue on account of the said increase in tariff is that the JNPT would earn about 23% additional revenue on account of this revision over the actual income from vessel, container and cargo related charges reported for the year 2014-15.
- (f). During the proceedings relating to the case in reference as well as during the joint hearing, the users have objected to the increase in the tariff proposed by the JNPT, on the ground that it will have an impact on their trade. It is reported by the users, that some of the cargo is moving out of JNPT. The JNPT has sought to argue in the joint hearing that the proposal increase is only about 0.05% of the overall logistics cost. The argument is not refuted by the users. It is to be noted that the increase in vessel related charges and the cargo related charges, as sought by the JNPT, is closer to the ceiling indexed Annual Revenue Requirement. Since the increase sought by the JNPT is within the purview of the stipulations of the Tariff Policy, 2015, grant of the increase in the cargo/container related charges and vessel related charges, is inevitable. In this regard, it is relevant here to mention that as per Clause 8.1. of the Tariff Policy 2015, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; rebates and discounts are at floor levels. The JNPT, therefore, can exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts based on commercial considerations. The JNPT is advised to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port. In fact, the JNPT has committed during the proceedings of this case that it will continue to devise tailor made incentive schemes and grant discounts and rebates, as has been done by it in the past.

(x). As brought out in the earlier part of the Agenda, the JNPT has filed a proposal for equalizing the rates for moving containers from container yard to Railway Flat or vice versa and from container yard to Truck or vice versa, while the general revision proposal was in process. Considering that the proposal of JNPT has emanated on account of the advice of the NITI Aayog to promote the transfer of containers by rail so as to keep a check on the congestion in the roads as well as the pollution emitted by the vehicles carrying the containers by road, delay in the implementation of the rates proposed by JNPT, this Authority has given adhoc approval to the proposal of the Port. Given that the JNPT general revision proposal was under process, it was decided to capture the financial implication arising out of the implementation of the proposed rates with immediate effect in the overall revenue estimation in the said case in reference. In this connection, the Port has stated that the equalized rates proposed by the port have been designed in such a manner so as to retain the total income even if the separate rates were continuing. In other words, the JNPT has confirmed that there would not be any additional income arising out of the equalization of rates. The adhoc rates approved by this Authority and being implemented by JNPT is, therefore, regularized.

(xi). (a). The JNPT in its Scale of Rates has introduced Wharfage charges for handling of the liquid cargo at JNPT Shallow Water Berth (SWB). In this connection, it is recalled that the JNPT in June 2014 had intimated us about it permitting M/s. Ganesh Benzoplast Limited (GBL) for laying 2 nos. of pipelines from SWB-03 to interconnect the same to the existing pipeline at BPCL Jetty so that vessel can berth on either of the berths i.e. BPCL berth or JNPT Shallow Water Berth and discharge the liquid cargo. The JNPT had also stated that the liquid cargo ships handled through GBL pipeline at Shallow Water Berth has commenced in November 2013. In this connection, the JNPT had stated that it is in the process of formulation of a detailed proposal for this service and that as an interim arrangement, it may be permitted to adopt BPCL's notified Scale of Rates on ad-hoc basis until the proposal of the Port is finally approved by TAMP, with retrospective effect i.e. November, 2013.

As per Clause 2.17.2 of the 2005 tariff guidelines (which was then applicable in respect of JNPT), the filing of the proposal for levy of rates and levy of proposed rates on adhoc basis till the rate is finally notified should be simultaneous. However, the JNPT had delinked submission of the proposal from levy of rates on adhoc basis. Thus, the JNPT was requested to come with a well analysed separate proposal, supported by the cost details to prescribe the rates for the said service in line with the stipulation contained in the Clause 2.17.1 to 2.17.4 of the tariff guidelines of 2005. The JNPT did not come up with any proposal in this regard. However, JNPT continued to carry out operations at SWB and levied charges as applicable in respect of BPCL, without the approval of this Authority.

Now, the JNPT has proposed introduction of Wharfage charges for handling of the liquid cargo at JNPT Shallow Water Berth, based on the rate for each of the liquid cargo items as per the BPCL SOR, on the ground that the BPCL is in the vicinity of Shallow Water Berth and that the port had been adopting the BPCL rates since commencement of the services by Port, with the consent of users. JNPT has also stated that TAMP had been informed earlier in this regard. In this connection, it is relevant to mention here that given that the JNPT Scale of Rates did not prescribe rates for handling of liquid cargo at SWB, the port ought to have come up with a proposal before this Authority and sought approval of this Authority. However, the JNPT has chosen to not come up with a proposal inspite of a specific request made to JNPT. Mere intimation on the part of JNPT does not have a statutory backing. The JNPT may note that levy of rates without the approval of this Authority would be at the risk of the Port.

(b). The definition for the terms 'Vaporiser', 'compressor' and "pigging" introduced by the Port is in line with the definition prescribed in the existing Scale of Rates of BPCL for similar terms and hence, is approved.

(c). As stated earlier, JNPT has sought approval for levy of Wharfage charges for handling various types of the liquid cargo at JNPT SWB. Accordingly, the JNPT has proposed rates for the various cargo items in its proposed draft Scale of Rates. It has also captured the income that is accrue to JNPT on account of levy of Wharfage charges for handling various types of the liquid cargo at JNPT SWB. However, in this connection, it is noted that the cargo items considered in the income estimation are different from the cargo items listed in the Scale of Rates. Also, the rates as considered in the income estimation are different from the rates proposed in the Scale of Rates. In spite of a specific request to JNPT to ensure considering same cargo items and same rates in the income estimation as well as the proposed Scale of

Rates, the JNPT has not carried out any such exercise. In view of the above position, the cargo items as listed and the rates as considered in the income estimation by JNPT is incorporated in the Scale of Rates.

- (d). The JNPT has introduced Note no. (a) to (g) with regard to the levy of Wharfage charges on the Liquid cargo, below the Wharfage Schedule. These notes are seen to be in line with the Notes prescribed in the existing Scale of Rates of BPCL and hence, are approved.
- (xii). In view of the direction of the MOS dated 11 May 2016 and consequent Order no. TAMP/4/2004-Genl dated 19 May 2016, with regard to the non restatement of the coastal rates with reference to the fluctuation in exchange rate, the Ceiling Coastal Rates are prescribed by JNPT upfront in the Scale of Rates without taking into account the exchange rate fluctuation of Indian Rupee vis-a-vis the USD (\$).
- (xiii). This Authority has passed common adoption Order No. TAMP/14/2016-Misc dated 9 February 2016 relating to prescription of lower charges for cargo & vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours by the Major Port Trusts and BOT Operators operating thereat in pursuance of MOS letter No. PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016, to be complied by all Major Port Trusts. With regard to a specific request to the port to incorporate suitable provisions in its Scale of Rates, JNPT has stated that it is operating 24/7 virtually for 365 days in a year barring few Port Closed Holidays and hence, does not envisage separate discount for working after regular hours. In this regard, it is to state that all the Ports operate 24/7 for 365 days. Introduction of prescription of lower charges for cargo and vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours, is with the objective of encouraging the users to make use of the port facilities even after regular hours. In view of the position, a provision is included in the Scale of Rates of JNPT to the effect that in order to decongest the ports and encourage exporters / importers to utilize the port services beyond regular hours, lower charges will be levied for cargo and vessels related services as well as special discount will be offered in port charges for the services rendered after regular hours, in line with a similar provision incorporated in the Scale of Rates of JNPT.
- (xiv). Based on a communication from the Ministry of Shipping (MOS), the Major Port Trusts including JNPT were requested to prescribe a suitable note in their respective SOR regarding applicability of wharfage rates for Defence Stores in such a way that there is no ambiguity in mind of users on the application of the prescribed rates. In this regard, inspite of a specific request, the JNPT has not prescribed wharfage rate for 'Defence Stores' in its Scale of Rates. The Port is advised to come up with a proposal for prescription of a note in this regard, within 3 months from the date of notification of the Order in the Gazette of India.
- (xv). The MOS vide its Letter No. PD-25021/7/2015-PD.1. dated 16 April 2015 has directed all Major Port Trusts to follow the TAMP letter No. TAMP/53/2002-Misc dated 25 March 2015 regarding wharfage charges on vessel manifested as cargo in the Import General Manifest (IGM) or Export General Manifest (EGM). Since the JNPT has not incorporated the relevant note, the note to the effect that Vessels calling the Port on her first voyage, which are declared as cargo in the Import General Manifest or Export General Manifest for the purposes of Customs Act, 1962, shall not be treated as cargo and no wharfage shall be levied on such vessels, if the vessels come into the port on their own steam and sail out of the port limits on their own steam. However, when loading or unloading of vessels takes place within the Port limits, wharfage shall be payable on such vessels. The said note is incorporated in the JNPT Scale of Rates.
- (xvi). While estimating the revenue at the proposed Scale of Rates, the JNPT is not seen to have estimated income arising out of charges prescribed for rendering of some services viz., shifting from one terminal to another, Pilotage Fee for vessels not required Tug assistance, other services rendered to containers, Hatch Cover charges (one hatch to another hatch), Storage charges on Uncleared Goods, Mandatory User Charges (MUC), Toll Charges, Inter Terminal Rail Handling Operation (ITRHO), Charges for Inter Terminal Transfer of Transshipment Containers between JNPT and NSICT, Hazardous Containers (Export), Shut out Containers, dwell time of containers, some Miscellaneous Charges etc., though rates for the said services are proposed in the draft Scale of Rates. The port has stated that it is not in a position to estimate income arising out of levy of these services, since the revenue out of these items is not significant and quantitative details for these items are not available with the Port. Considering the position that the port has confirmed that the income arising out of levy of these charges would be very insignificant, the judgment of the Port in this regard is relied upon.

- (xvii). As per Clause 3.1. of the Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port shall prescribe Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port. The JNPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output in tonnes/ day for major cargo items and for containers at moves/ hour. The JNPT has also proposed Performance Standards for vessel related services in terms of average turnaround time and average pre-berthing time on port account. The Tariff Policy, 2015 does not prescribe any method or basis for proposing performance standards. The performance standards as proposed by the JNPT is prescribed along with SOR.
- (xviii). As per Clause 2.8. of the Tariff Policy, 2015, SOR will be indexed annually to the inflation to the extent of 100% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January 2014 and 1 January of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy 2015 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy 2015, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant to state that in the instant case indexation for the year 2015-16 is already considered in the ARR computation and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will thus be applicable from 1 April 2017 subject to increase in inflation index and achievement of Performance Standards in the year 2016-17. That being so, a note is proposed by the JNPT in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 1 April 2017 subject to increase in inflation index announced by us and the JNPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy, 2015 stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does not require the Major Port Trusts to approach this Authority for the same. In order to have transparency, the port is advised to declare the Performance Standards achieved for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in this SOR at 100% of WPI announced by this Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 April of the relevant year. The indexed SOR by the JNPT to be intimated by the port to the concerned users and to this Authority. The Note in this regard as proposed by the Port is considered.
- (xix). The validity of SOR of the JNPT prescribed vide the last tariff Order was upto 31 March 2016. As per Clause 3.8. of Working Guidelines, the SOR notified shall remain valid for 3 years after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Therefore, and since the Tariff Policy, 2015 requires computation of tariff based on ARR on the actuals reported in the Audited Accounts for three years, the validity of the revised SOR is prescribed till 31 March 2019.
- (xx). **As per clause 8.1. of the Tariff Policy 2015, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The JNPT can exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.**
- (xxi). Further, as per Clause 2.7. of the Tariff Policy 2015, it is for the JNPT to ensure that as a result of revision in the SOR, there will not be any loss of traffic to the port.

12.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised SOR and the Performance Standards of the JNPT, which has already been notified separately in the Gazette of India.

12.2. **The effective date of the implementation of the revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate Order dated 04 January 2017 and shall be in force till 31 March 2019. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.**

12.3. The validity of the existing SOR of JNPT is deemed to have been extended with effect from 01 September 2016 till the revised Scale of Rates comes into effect.

12.4. The JNPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output in tonnes/ day for major cargo items and for containers at moves/ hour. The JNPT has also proposed Performance Standards for vessel related services in terms of average turnaround time and average pre-berthing time on port account.

12.5. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2015 is to be read with Clause 3.2. of Tariff Policy 2015. If JNPT does not fulfil the Performance Standard prescribed, it is not eligible for indexation.

12.6. As per Clause 7.1. of the Tariff Policy 2015, the JNPT shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each of its berth. The annual reports shall be submitted by the Port within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to this Authority from time to time.

12.7. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2015 is to be read with Clause 3.2. of Tariff Policy 2015. If JNPT does not fulfil the Performance Standard prescribed, it is not eligible for indexation.

12.8. As per Clause 7.1. of the Tariff Policy 2015, the JNPT shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each of its berth. The annual reports shall be submitted by the Port within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to this Authority from time to time.

12.9. As per Clause 4 of the Working Guidelines, this Authority shall publish all the information received by it from JNPT under clause 7.1. of the Tariff Policy, 2015 on its website. However, this Authority shall consider a request from JNPT about not publishing certain data/information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon such publication. This Authority's decision in this regard would be final.

12.10. If there is any error apparent on the face of records considered, or for any other justifiable reasons, the JNPT can approach this Authority for review of the tariff fixed and the conditionalities prescribed giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./459/16 (143)]